MŁODY·LOTNIK

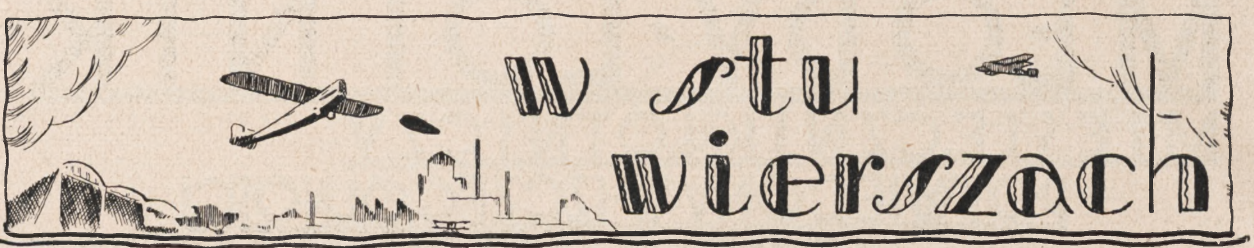
MIESIĘCZNIK·LOTNICZY
POŚWIĘCONY·W·SZCZEGÓLNOŚCI
SPORTOWI·I·PRACY·MŁODZIEŻY

ROK VI. WARSZAWA — LISTOPAD 1929 Nr. 11 (61).

TRIUMFATOR TEGOROCZNEGO SEZONU
SPORTOWO - LOTNICZEGO W POLSCE



PORUCZNIK PILOT FRANCISZEK ŻWIRKO



Ubiegły miesiąc obfitował w bardzo doniosłe dla sportu lotniczego wydarzenia. Mieliśmy w tym czasie trzy sensacyjne, świetne imprezy sportowo-lotnicze, z których każda z osobna mogłaby dostarczyć tematu do rewelacyjnego, pełnego superlatywów artykułu. Podążając jednak z trudem za rozwojem sportu lotniczego w Polsce, wyzbyliśmy się superlatywów, jakiemi przedtem darzyło się każdy wyczyn pierwszy, choć słaby. Sukcesy obecne przedstawimy bez specjalnej przyprawy, w obawie, by za kilka miesięcy, gdy rozpocznie się nowy sezon, nie dyskwalifikować zbyt okrutnie dzisiejszych rekordów. Takie to czasy nastają.

W dn. 6 października mieliśmy „Lot południowo-zachodniej Polski", pierwsze zawody naszych młodych klubów, w których brali udział również piloci wyszkoleni w Aeroklubach. „Lot" dostarczył rewelacyj niemało. Nikt bowiem nie spodziewał się, że ta naprędce organizowana impreza wykaże tak wybitne zainteresowanie i że nasi najmłodsi piloci osiągną w niej wcale niezłe rezultaty.

Później nastąpił światowy rekord por. Żwirki, czyli dalszy triumf pracy młodych konstruktorów z Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej.

Wreszcie, już w trakcie druku tego numeru, dobiegła nas nowa, niezwykła wiadomość. Oto długotrwałe, w powszechnej opinji uchodzące za bezowocne poszukiwania terenów szybowych w Polsce uwieńczył wspaniały, przeszło dwugodzinny lot Grzeszczyka.

Wyczyny te mówią same za siebie i same przez się są dla dalszego rozwoju lotnictwa znamienne. Zwłaszcza niezwykle doniosłe znaczenie ma rekord Grzeszczyka. Otwiera on przed klubami nowe, szerokie pole działalności w sporcie najwyższej klasy, prawdziwie królewskim, a zarazem tanim. Jeśli wyszukane przez A. A. L. tereny okażą się możliwe do praktycznego użytkowania, liczne rzesze młodych lotników znajdą zaspokojenie swoich dążeń i zamiłowań. Po za znaczeniem oczywistem dla każdego, trzy przytoczone, niemal równocześnie osiągnięte wyczyny mają sens głębszy i dla najbliższej przyszłości sportu lotniczego w Polsce bardzo ważny. Te namacalne fakty otworzyły opinji oczy na stan naszego sportu, na jego siły żywotne, zmuszając wielu, dla których sport lotniczy w Polsce przedtem nie istniał, do zwrócenia nań łaskawego spojrzenia. Na wielu lot Grzeszczyka podziałał jak dynamit, burząc w jednej chwili fundamenty ich rzekomo ugruntowanych przekonań. Sport zyskał wielu nowych przyjaciół.

Przeszłomiesięczne wydarzenia przeszłyby może bez należytego oddźwięku, jak to często bywa, gdy minie pierwszy zachwyt, gdyby nie czwarty fakt niezmiernie radosny. Znalazły one swego gorliwego opiekuna i promotora w Komisji Lotnictwa Sportowego, która nie dopuści do tego, by pozostały one bez pomyślnego skutku.

To jest bodajże zdobycz największa.

Szkolenie w klubach i centrach

Na ostatnim zjeździe Aeroklubów Akademickich wysunięta została sprawa utworzenia centrów szkolnych, zamiast dotychczasowych szkół pilotażu w klubach. Ponieważ sprawa ta jest ważna, postaram się oświetlić ją z naszego punktu widzenia, biorąc pod uwagę tak interesy A. A., jak i wojska oraz samych uczniów.

Dotychczas, t. j. w latach 1928 i 1929, Aerokluby Akademickie otrzymały sprzęt lotniczy od Dep. Aeronautyki, wzamian za co zobowiązały się wyszkolić pewien kontyngens pilotów, stanowiący materjał do szkół podchorążych lotnictwa. Kandydaci odpowiadać musieli zatem warunkom następującym: nieodbyta jeszcze służba wojskowa, stan zdrowia, kwalifikujący na pilotów wojskowych, oraz termin wstąpienia do służby wojskowej przed 1 lipca 1930 roku.

Jasnem jest, że kandydaci ci rekrutowali się z pośród młodych akademików, w większości luźno związanych z klubem, uczących się latać przeważnie tylko w tym celu, by móc służyć w wojskach lotniczych. Materjał taki jest mało pożyteczny dla klubu, gdyż musi on po ukończeniu pilotażu spędzić dłuższy czas w wojsku i dopiero po odsłużeniu wojska wraca do pracy klubowej. Bardziej wartościowy element, jak konstruktorzy lotniczy, poważniejsi i zamiłowani w lotnictwie członkowie klubu, oraz przyszli posiadacze własnych awjonetek, a więc ludzie starsi i zamożniejsi, w 90% będący rezerwistami, mogli się szkolić na materjale wojskowym w bardzo ograniczonej liczbie i to w dodatku prawie całkowicie na koszt klubu, gdyż Min. Komunikacji zdecydowało nie subsydjować ich lotów.

Innemi słowy, klub musiał pracować poważnie dla wojska i za wojsko, by móc wyszkolić niewielki procent wartościowych ludzi dla siebie.

Taki stan rzeczy, a w szczególności zobowiązania względem Dep. Aeronautyki, wpłynął oczywiście na rozkład zajęć praktycznych i spowodował, z konieczności, hegemonję szkoły ponad innemi sekcjami, jak sekcją treningową, sportową i t. p., co wyraziło się właściwie w sparaliżowaniu ich działalności w myśl hasła „wszystko dla szkoły".

Dla powyższych względów kluby przeważnie zupełnie nie mogły rozwinąć swej właściwej działalności, to znaczy sportu lotniczego, nie posiadając ani odpowiedniej ilości sprzętu, ani pieniędzy, gdyż wszystko pochłaniała szkoła, by wypełnić zobowiązania względem Dep. Aeronautyki we właściwym terminie. Sport lotniczy traktowany był jako dodatek, a nie cel główny.

Poza powyższem, szkolenie kontyngensu wojskowego natrafiało na poważne trudności ze strony samych uczniów, którzy, jako młodzi przeważnie akademicy, nie posiadali takiego dojrzałego zamiłowania, jak ponadkontyngensowi i traktowali latanie dość obojętnie, gdyż pierwszy zapał minął po kilkudziesięciu lotach, a ranne wstawanie dało się wszystkim poważnie we znaki. Prócz tego, szkolenie utrudniała praca zarobkowa, lub studja wakacyjne, przyczyniające się do zmęczenia ucznia, a więc do obniżenia jego zainteresowania.

Oczywiście, trafiały się wyjątki, lecz naogół uczniowie-kandydaci na pilotów sportowych byli materjałem bez porównania lepszym i pożyteczniejszym dla celów klubu.

By dać możność klubom rozwinięcia ich właściwej działalności—sportu lotniczego, należałoby wydzielić zasadniczo szkołę w osobną jednostkę, przyczem wskazanem byłoby zebrać większą ilość uczniów, oraz sprzętu, gdyż wtedy praca byłaby racjonalnie prowadzona. Oderwanie ucznia od jego normalnych czynności i zajęć podczas wakacji, zmuszenie do oddania się prawie wyłącznie lataniu i pozbawienie go na przeciąg szkolenia ubocznej pracy odbiłoby się dodatnio na czasie i jakości wyszkolenia. Utworzenie zatem jednego, lub kilku okręgowych centrów wyszkolenia pod nadzorem, lub nawet kierownictwem fachowców lotniczych wojskowych dałoby możność wypuszczenia elementu lotniczego lepszego i bardziej przygotowanego, niż obecny, oraz posiadającego jednakowy poziom fachowy, niezależnie od przydziału klubowego i warunków, panujących w danym klubie.

Uniknęłoby się przez to marnowania grosza publicznego tak, jak to jest obecnie. Bowiem absolwenci szkół pilotów A.A., mający ukończone typy Hanriota XXVIII w/g warunków wojskowych i awjonetki, po przybyciu do szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, zaczynają naukę pilotażu od początku, wykonywując raz jeszcze wszystkie przepisane warunki. Pocóż wobec tego było ich szkolić w A. A., tracąc czas i pieniądze, niszcząc materjał płatowcowy i silnikowy?

Jednak zaznaczam, że w centrach powinni być szkoleni tylko ci kandydaci, którzy mają odsługiwać powinność wojskową w lotnictwie. Powinna jednak istnieć możność szkolenia bezpośrednio w klubach, przy

sekcji treningowej, niewielkiej ilości kandydatów, będących cennymi członkami klubu, oraz tych, na których klubowi specjalnie zależy. Są to w pierwszym rzędzie przyszli posiadacze płatowców sportowych. Praca zarobkowa tych ludzi przeważnie nie pozwala im wyjeżdżać na okres szkolny i dlatego muszą oni szkolić się w klubie—na miejscu.

Istnieje u nas w Polsce mało zaszczytny zwyczaj, czy przekonanie, że nie należy postępować według własnych wzorów, czy też na zasadzie swego doświadczenia, lecz szukać przedewszystkiem wzoru w innych krajach, chociażby nawet warunki społeczne, czy ekonomiczne były skrajnie różne.

Tak też jest i w lotnictwie sportowem. W kołach miarodajnych, że nawet powiem „naczelnych" panuje wielkie zaufanie do Anglji, jako kraju o silnie rozwiniętem lotnictwie sportowem. Czytając artykuł w tym samym numerze Młodego Lotnika, łatwo dojść do wniosku, że tam szkolenie i trening akademickiej młodzieży lotniczej ma na celu jedynie i wyłącznie przysposobienie wojskowe i nosi charakter powoływania akademików do eskadr manewrowych wojskowych, co u nas znane jest pod ogólną postacią ćwiczeń oficerów, bądź szeregowych rezerwy. Uważam, że niepodobna przenosić żywcem wzór angielski na nasz teren, gdyż założenia są zupełnie różne.

Pozwolimy sobie podkreślić w tem miejscu, że uważalibyśmy raczej za wskazane iść za wzorem angielskim, o ile chodzi o udostępnienie lądowania na każdem lądowisku nieoficjalnem, co dla sportu ma olbrzymie znaczenie, oraz ułatwić formalności startu, lądowania i zaopatrzenia w materjały pędne. Również przypomnielibyśmy gorąco władzom wzór włoski: umożliwienie pilotom nabycia własnych awjonetek przez subsydjowanie połowy kosztów i pożyczkę na 4-letnie spłaty drugiej połowy przez rząd.

Oto są godne wzory. *W. R.*

TRENING PILOTÓW KLUBOWYCH

Po zakończeniu okresów szkolnych w Aeroklubach musimy się postarać o danie możności młodym pilotom dalszego latania, zarówno na maszynie szkolnej, celem zupełnego oswojenia się i zżycia ze starym znajomym—Hanriot'em, jak też i na dalszych typach płatowców, bardziej zasługujących na miano samolotu sportowego.

Za zastosowaniem do treningu Hanriot'a XXVIII przemawia również i ten fakt, że w obecnych naszych warunkach jest to samolot najbardziej dla klubów dostępny. Jeżeli jednak niektóre Aerokluby posiadają wśród swego taboru jeszcze inne typy, a może nawet prawdziwy i dobry samolot sportowy, to jasnem jest, iż powinny dążyć do przeszkolenia swych świeżych pilotów na tychże płatowcach.

Wśród wyszkolonych już dzisiaj zarysowują się grupy o pewnych różnych cechach; i tak spotykamy pilotów, którzy mają w sobie żyłkę sportsmana, rekordzisty i zdobywcy pierwszych nagród; są znowu inni, którzy ożywiają się dopiero wtedy, gdy im kto inny da inicjatywę; wtedy zapalają się oni i są gotowi do wyczynów. Wreszcie będziemy mieli grupę pilotów bez specjalnych ambicyj, „pospolitych zjadaczy benzyny", o których możemy powiedzieć, że „latają sobie a muzom".

W zależności od powyższych cech, każda z wymienionych grup wymagać będzie innego rodzaju treningu.

Niezależnie od powyższego podziału, możemy również klasyfikować naszych pilotów na gorszych, czyli mniej zdolnych i lepszych, bardziej zaawansowanych, łatwiej przechodzących szkolenie.

Zadaniem więc czynników kierujących w klubie treningiem (Komisji Sportowej) byłoby przeprowadzenie takiej segregacji pilotów, jak również podziału ich na grupy oraz przydziału odpowiednich płatowców. Nie powinno nas przytem dziwić, gdyby Komisja Sportowa utworzyła nawet pewną kastę pilotów uprzywilejowanych, którymby oddała na pewien okres jakąś maszynę do wyłącznej dyspozycji.

Klub może wtedy śmiało się spodziewać po swych najzdolniejszych pilotach, że rozsławią jego imię, zdobywając pierwsze miejsca na zawodach.

Oprócz normalnego treningu, odbywającego się nad lotniskiem macierzystem, obejmującego t. zw. rundy, skoble, spirale i t. p. trzebaby było pomyśleć o daniu pewnej dozy aeronawigacji praktycznej.

Wyrobienie sobie dobrej, łatwej i szybkiej orjentacji w terenie uzyskamy tylko wykonując przeloty. Powinny one w pierwszym rzędzie prowadzić do okolicznych portów, a następnie do lotnisk dalej położonych. Lądowania na tych ostatnich są może rzeczą najważniejszą, lecz zarazem najtrudniejszą do przeprowadzenia, gdyż mogą bardzo łatwo wyrządzić klubom znaczne straty materjalne. Te więc zadania musiałyby być szczególnie uważnie i dokładnie opracowane.

Przechodząc do technicznej strony treningu, musimy stwierdzić, że winien on być potraktowany wybitnie indywidualnie, a samo jego przeprowadzenie należałoby do wyłącznej kompetencji trenera, który, będąc wytrawnym i doświadczonym pilotem, stanie się powagą i autorytetem w sprawach lot-

niczych dla swych młodszych kolegów-pilotów.

Jeżeli przyjmiemy za zasadę, że trzy razy w tygodniu przeprowadzony trening jest wystarczający, to w wyniku otrzymamy około 45 minut lotu tygodniowo dla poszczególnego pilota. Ten kontyngens czasowy należałoby dla pilotów latających na innych typach maszyn zwiększyć do jednej godziny. Nie należy jednak do kontyngensowego czasu lotu wliczać przelotów, gdyż w ten sposób moglibyśmy w pewnych wypadkach pozbawić pilota treningu nieraz na dłuższy okres czasu.

Naturalnie, rozumie się, że winne być dopuszczalne pewne, nawet znaczne odchylenia, aprobowane przez Komisję Sportową.

Co się tyczy składu osobowego Komisji Sportowej, to należałoby do niej powołać przedewszystkiem fachowców; wśród członków komisji musiałby się również znajdować trener klubowy, jako osoba najbliżej stykająca się z pilotami i mogąca najłatwiej i najtrafniej oceniać kwalifikacje poszczególnych jednostek. Jedno z miejsc w Komisji Sportowej powinien zajmować członek Zarządu Aeroklubu, który byłby koniecznym czynnikiem uzgadniającym pod względem technicznym i programowym trening i sport z całokształtem zadań i zamierzeń klubu.

ZNAKOMITY LOT SZYBOWY S. GRZESZCZYKA

Jak wiemy z zapowiedzi podanej w poprzednich numerach, w ub. mies. wyruszyła ze Lwowa nowa wyprawa szybowcowa Aeroklubu Akademickiego we Lwowie, zorganizowana wespół ze Związkiem Awiatycznym stud. Politechniki Lwowskiej celem zbadania odkrytych na wiosnę r. b. terenów szybowcowych z pomocą nowozbudowanego szybowca konstrukcji p. W. Czerwińskiego.

Na czele ekspedycji stanął prezes A.A.L. pilot Szczepan Grzeszczyk, znany z poprzednich lotów szybowych.

Pierwsze wzloty dokonane w dn. 24—28 października, niewiele odbiegały od wiosennych z powodu nieodpowiednich warunków atmosferycznych. Z pośród 10-ciu wykonanych w tym czasie skoków (były to tylko próby nowego szybowca), najlepszy lot trwał zaledwie 5 min., przy wietrze 6 m/sek., inne— 4 min. 10 sek., 3 min. i t. p.

W prywatnym liście do Redaktora M. L., p. Grzeszczyk donosił, że nowoodkryty teren w Bezmiechowie (Olszanica, pow. Lisko) jest znacznie lepszy od złoczowskiego i że skoro tylko nastaną odpowiednie warunki, spodziewa się wykonać „lot nieustępujący zagranicznym".

Na zrealizowanie tego śmiałego zamiaru nie czekaliśmy długo. W dn. 4 listopada nadeszła do Związku Aeroklubów Akademickich depesza od Aer. Akad. we Lwowie treści następującej:

„Drugiego listopada lot bez motoru dwie godziny jedenaście minut pięć sekund. Pilot Grzeszczyk, szybowiec Czerwiński II, lądowanie na starcie".

Wieść ta szybko rozniosła się w świecie lotniczym wywołując niezwykłe poruszenie i radość.

Odkładając szczegóły do następnego numeru, nie możemy powstrzymać się od wyrażenia najgłębszego uznania dla pracy A.A.L., a w szczególności Szczepana Grzeszczyka, który swoją niestrudzoną, niezrażającą się olbrzymiemi trudnościami i kompletnym brakiem zrozumienia dla szybownictwa w Polsce, długoletnią, cichą pracą osiągnął ten znakomity wyczyn.

PIERWSZY ŚWIATOWY REKORD LOTNICZY POLSKI

W ciągu ubiegłego sezonu sportowego, awjonetka RWD 2 niejednokrotnie już zwracała na siebie uwagę osiągniętemi wynikami i wyczynami nieprzeciętnej miary, jeśli się weźmie pod uwagę, iż sportowy ten płatowiec jest dwumiejscowy i posiada silnik Salmson o mocy zaledwie 40 KM.

Silnik ten jest, zresztą, starego typu i zaledwie ósmym z rzędu egzemplarzem tej mocy, wyprodukowanym przez fabrykę.

RWD 2 — jak wiemy — dokonała z nim uprzednio szereg raidów i wyczynów, opisywanych w poprzednich numerach „Młodego Lotnika" oraz wiele t. zw. „przelotów przyjemnościowych", jak np. do Lublina, Poznania, Bydgoszczy i wielu miejscowości, położonych bliżej Warszawy.

Chcąc dać w tym roku jeszcze raz znać o sobie tak w kraju, jak i zagranicą, postanowiliśmy ustanowić światowy rekord wysokości w kategorji 2-ej awjonetek dwumiejscowych z wagą własną do 280 kg.

Należy zaznaczyć, iż kategorja ta została stworzona przez F.A.I. przed rokiem i w ciągu ubiegłego sezonu żadne państwo nie pokusiło się o ustanowienie rekordu w tej klasie.

Fakt ten tłumaczyć należy małą ilością płatowców, które przy zachowaniu wagi do 280 kg. byłyby dwumiejscowe i osiągały w lo-

cie wyczyny stojące na poziomie awjonetek innych kategoryj.

Wyniki, zdobyte przez RWD 2 w licznych lotach, a w szczególności podczas raidu zagranicznego, gdy awjonetka nasza bez żadnych trudności, mimo dużego obciążenia użytecznego, osiągnęła wysokość 3.500 m., przelatując podczas nadzwyczaj burzliwej pogody ponad Dolomitami — dawały rękojmię, iż wysokość osiągnięta przez nią nie będzie rażąco odbiegała od rekordów w 3-ch klasach pozostałych.

Obawialiśmy się tylko o silnik, który w pierwszych dniach października b. r., a więc na krótko przed ustanowieniem rekordu, posiadał za sobą, już po remoncie, przeszło 60 godz. pracy.

Po szczegółowych ważeniach awjonetki, dokonanych pod kontrolą komisarzy Aeroklubu R. P.: p. majora Kwiecińskiego oraz p. inż. St. Praussa, które wykazały 252 kg., odbył się 11 października lot próbny. Załogę stanowili: por. pilot Franciszek Żwirko oraz pilot sportowy p. Antoni Kocjan.

Wobec tego, że załoga nie ważyła przepisowych 150 kg., obciążono awjonetkę balastem o wadze 13,4 kg. Oprócz tego RWD 2 posiadała zapas paliwa na 3 godz. lotu na pełnym gazie.

Przyrządami kontrolującemi były dwa barografy, sprawdzone w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa, oplombowane i podpisane przez komisarzy kontrolujących.

Pierwsza próba, z powodu szybko psującej się pogody, spełzła na niczem, toteż podjęta została nowa, w dniu 16 października.

Płatowiec wyekwipowany był tak samo, skład komisji kontrolującej i załogi był również ten sam. Po dodatkowych sprawdzeniach wagi, RWD 2 o godz. 15 m. 8, przy wietrze porywistym o szybkości od 6—8 m/sek., wystartowała z lotniska Mokotowskiego, ścigana spojrzeniami nielicznej grupki osób, zebranej na starcie.

Zmrok szybko zapadał, jednak przez cały czas mogliśmy obserwować na tle nieba pokrytego drobnemi chmurkami, smukłą sylwetkę naszej maszyny, malejącą prawie z każdą chwilą.

Słońce już zaszło i lotnisko pokrył zupełny zmrok, gdy w świetle zapalonych lamp ukazała się RWD 2 na horyzoncie i w parę minut potem dotknęła kółkami ziemi, którą opuściła przed 1 godz. i 55 min.

Podbiegliśmy do zmarzniętej załogi (w górze temperatura wynosiła minus 16^0), dowiadując się od pilota, iż wysokość, którą osiągnął w ciągu 1 godz. 35 min. wynosi, według przybliżonych wskazań wysokościomierza, około 4.400 m.

Barografy wyjęte przez Komisję wykazały, na pierwszy rzut oka, wysokość tę samą.

Według przepisów sportowych F. A. I., barogramy mogą być wyjęte dopiero po upływie 24 godzin i następnie poddane badaniom, mającym na celu ścisłe określenie wysokości po uwzględnieniu poprawek barometrycznych z danych meteorologicznych w dniu ustanawiania rekordu.

Powyższe badania, dokonane w dn. 19 października, wykazały definitywnie stan ciśnienia 457 mm., co daje wysokość 4.004 m.

Tę też wysokość F. A. I. na zebraniu w dniu 26 października uznała i listem do Aeroklubu R. P. potwierdziła, stwierdzając równocześnie, że jest to pierwszy polski i zarazem światowy rekord wysokości.

Porównajmy rekord tej kategorji z innemi, dokonanemi na awjonetkach.

Kategorja	Waga własna płatowca	Ilość miejsc	Wysokość	Silnik	Płatowiec	Państwo i rok
I	od 280 kg do 400 kg	2	6054 m	85 KM Gipsy	de Havilland Moth	Anglja 1928 r.
II	do 280 kg	2	4004 m	40 KM Salmson	RWD2	Polska 1929 r.
III	od 200 kg do 350 kg	1	6782 m	60 KM Wright	Baümer	Niemcy 1927 r
IV	do 200 kg	1	5193 m	34/40 KM ABC Scorpion	Mauboussin-Peyret	Francja 1929 r.

Z wyżej umieszczonej tabelki widzimy, iż z płatowców dwumiejscowych w kategorji I-ej znajdujemy wysokość 6.054 m., osiągniętą przez płatowiec z silnikiem Gipsy 85 KM., o którym zresztą wiemy z innych publikacyj, iż był specjalnie przygotowany do rekordu wysokości.

Zaś silnik nasz, podkreślam jeszcze raz, po 60-ciu godzinach lotu i ze śmigłem dostosowanem raczej do wyczynów na szybkość, niż na wysokość, dał nam 4.004 m. Zresztą, możemy śmiało twierdzić, iż nie jest to jeszcze kres możliwości naszej awjonetki.

Jeszcze bardziej na naszą korzyść wypada zestawienie z płatowcami jednomiejscowemi. Widzimy bowiem, iż jednomiejscówka z silnikiem 60-konnym osiągnęła 6782 m., a jednomiejscówka z silnikiem 34/40-konnym 5193 m.

Z krótkiego tego zestawienia widzimy, iż rekord RWD 2 jest wyczynem, który śmiało można postawić obok rekordów wysokości innych kategoryj awjonetek i potwierdza te właściwości płatowca, które wysuwają naszą awjonetkę na czoło najbardziej udatnych krajowych konstrukcyj lotniczych.

Jerzy Wędrychowski.



LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI

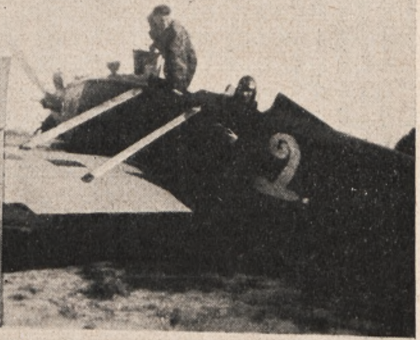




















1. Zwycięska „RWD2" i jej załoga: por. Żwirko (na prawo) i inż. Wigura. 2. „Lublin RX". 3. „DKD IV" (III nagr.) i sierż. Działowski, pilot i konstruktor tej maszyny. 4. „PWS IV" (IV nagr.). 5. Przewodniczący Komisji Sportowej kpt. T. Halewski i jeden z jej członków kpt. Adamowicz. 6. Pil. Sz. Grzeszczyk z Aer. Akad. we Lwowie obok „JD2-bis". 7. „PWS V". 8. „Moth" p. Skórzewskiego (II nagr.). 9. „DUS III" Lubelskiego Klubu Lotn. 10. Por. Meissner (z prawej strony) obok Morane'a.

SZCZEGÓŁOWE WYNIKI „LOTU POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI 1929 R". *)

Kolejne miejsce w ogólnej klasyfikacji	NAZWISKO PILOTA	Płatowiec i moc silnika w KM	Grupa	Kraków—Częstochowa[1]) czas min. — 70 min.					Częstochowa—Katowice czas min. — 45 min					Katowice—Kraków czas min. — 45 min.					Ilość punktów za przeloty	Wysokość 1500 m.[2])					Lądowanie[3])	Ogólna ilość p-któw	Uwagi.
				Godz. startu i lądowania	Zysk (+) lub strata (—) min.	Norma punktów	Zysk lub strata pktów	Razem p-któw	Godz. startu i lądowania	Zysk (+) lub strata (—) min.	Norma punktów	Zysk lub strata p-któw	Razem p-któw	Godz. startu i lądowania	Zysk (+) lub strata (—) min.	Norma punktów	Zysk lub strata p-któw	Razem p-któw		Ilość minut	Kolejność w klasyfikacji	Norma p-któw	Zysk p-któw	Razem p-któw			
1	por. Żwirko F.	RWD 2 40	I	7,33 8,09	+34	30	+34	64	9,24 10,05	+ 4	30	+ 4	34	10,53 11,24	+14	30	+14	44	142	12	9	25	7	32	20	194	I nagr.
2	Skórzewski B.	Moth 100	II	7,49 8,25	+34	25	+34	59	9,01 9,39	+ 7	25	+ 7	32	10,45 11,15	+15	25	+15	40	131	10	7	20	9	29	20	180	II nagr.
3	sierż. Działowski S.	DKD IV 45	I	7,13 7,52	+31	30	+31	61	8,43 9,31	— 3	30	— 1	29	10 34 11 09	+12	30	+12	42	132	12	11	25	5	30	15	177	III nagr.
4	por. Więckowski E.	PWS IV 40	I	7.57 8,42	+19	30	+19	49	9,20 10,09	— 4	30	— 1	29	10,56 11,32	+ 9	30	+ 9	39	117	8	3	25	13	38	20	175	IV nagr.
5	kpt. Dudziński P.	PWS V 220	III	8,01 8,34	+37	20	+37	57	9,03 9,37	+11	20	+11	31	10.42 11,08	+19	20	+19	39	127	8	4	15	12	27	20	174	
6	por. Malara M.	Moth 80	II	7,17 7,53	+36	25	+36	61	8.57 9.36	+ 6	25	+ 6	31	10,38 11,11	+12	25	+12	37	127	12	12	20	4	24	20	171	
7	kpt. Babiński Z.	JD 2 45	I	8,13 8,54	+29	30	+29	59	9,36 10,44	—23	30	— 5	25	11,06 11,44	+ 7	30	+ 7	37	121	16	13	25	3	28	20	169	
8	Szulczewski W.	DUS 3 60	I	7,41 8,22	+29	30	+29	59	10,— 10,46	— 1	30	— 1	29	11,32 12.12	+ 5	30	+ 5	35	123	33	15	25	1	26	20	169	
9	Grzeszczyk S.	JD 2-bis 45	I	7,09 7,51	+28	30	+28	58	9,06 10,02	—11	30	— 3	27	10.51 11,29	+ 7	30	+ 7	37	122	12	10	25	6	31	15	168	
10	dr. Piotrowski K.	DKD IV 50	I	7,29 8,13	+26	30	+26	56	8,59 9.54	—10	30	— 2	28	10,50 11,29	+ 6	30	+ 6	36	120	19	14	25	2	27	20	167	
11	por. Massalski S.	LublinRX 220	III	7,37 8,12	+35	20	+35	55	8.52 9,28	+ 9	20	+ 9	29	10,30 11,—	+15	20	+15	35	119	11	8	15	8	23	20	162	
12	por. Beill R.	Bristol 300	III	7,45 8.18	+37	20	+37	57	9,10 10,15	—20	20	— 4	16	11,16 11,45	+16	20	+16	36	109	6	1	15	15	30	20	159	
13	por. Meissner J.	Morane 80	II	8,09 8.51	+28	25	+28	53	9,15 10,11	—11	25	— 3	22	10,58 11,35	+ 8	25	+ 8	33	108	9	6	20	10	30	15	153	
14	sierż. Miłosz W.	Breguet XIV 300	III	7,05 7,38	+37	20	+37	57	7.42 8,30	—	—	—	—	8,35 9,01	—	—	—	—	57	8	5	15	11	26	15	98	2 i 3 etap zdyskwalif.
16	Pawłowski J.	JD 2-bis 45	I	7.21 9,31	—20	30	— 4	26	10,12 11,04	— 7	30	— 2	28	11,28 12,07	+ 6	30	+ 6	36	90	—	—	—	—	—	—	90	
15	Pruszkowski T.	Moth 80	II	8,05 8,43	+32	25	+32	57	10,37 —	—	—	—	—	— 14.42	—	—	—	—	—	7	2	20	14	34	—	91	
17	kpt. Długoszewski J.	Bristol 300	III	7,53 8,25	+38	20	+38	58	9,32 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58	Wylądował na trasie
18	Sido J.	DKD IV 45	I	7,25 8,10	+25	30	+25	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55	Wycof. po 1 etapie

*) Zawody składały się: z przelotu na trasie Kraków—Częstochowa—Katowice—Kraków (około 300 km.), próby wysokości oraz lądowania. Samoloty dzieliły się na 3 grupy, zależnie od mocy silnika: I grupa — do 60 KM, II — do 120, III — 300 KM.

[1]) Za przelot każdej poszczególnej trasy przyznawano zasadniczo: samolotom I grupy — 30, II — 25, III — 20 punktów, o ile przebyły trasę w minimalnym czasie. Za każdą nadrobioną minutę doliczało się 1 punkt, za opóźnione 5 minut — odejmowało 1 punkt. [2]) Za samo wykonanie tej próby przyznawano: dla I grupy — 25 punktów, II — 20, III — 15 a następnie dodawano dla najlepszego w tej konkurencji zawodnika tyle punktów, ile było zawodników, czyli ten, kto osiągnął najlepszy czas wznoszenia (por. Beill) otrzymał dodatkowo 15 punktów, następni kolejno o 1 punkt mniej. [3]) Lądowanie należało wykonać w prostokącie 200 × 50 m. Za dobre wykonanie tej próby za pierwszym razem przyznawano 20 punktów, za drugim (próba powtarzana) — 15. Kto dwa razy źle lądował — był bez punktów.

Dojeżdżamy do lotniska w Rakowicach. Już z oddali wita nas warkot silników, najmilsza muzyka lotnicza.

Jest 6 i pół rano. Pogoda wymarzona, choć jeszcze wczoraj była mgła.

Jakże się to uda? — Pierwsze zawody klubowe! Tyle się myślało o tej chwili, kiedy ujrzy się naszych młodych pilotów w konkurencji, że wpadamy na lotnisko pełni emocji, która odrazu przeradza się w zachwyt. Bowiem na starcie czeka już 18 maszyn. Ustawione są w barwny szereg, z którego wybijają się: jasnozielona, połyskująca DKD4, pstrokata JD2 dyr. Pawłowskiego, przysadzista RWD i blado-seledinowy Moth profesorski. Stojący opodal Profesor, odziany w potrójny combinaison angielski, w kominiarce ze zwisającemi sznurami telefonu, wygląda jakby się szykował na wyprawę podbiegunową.



Zdobywca nagrody p. Szefa Dep. Aeron. dla najlepiej wyszkolonego pilota w klubach — dr. Piotrowski (z lewej strony) w towarzystwie sierż. St. Działowskiego.

Szukamy reszty naszych „młodych". Jest dr. Piotrowski i p. Sido — krakowianie. Tęgie miny. Jest dyr. Pawłowski. A gdzie Korbel? — Okazuje się, że trzeci „młody" warszawianin osiadł w Częstochowie i pewnie nie zdąży do Krakowa przed rozpoczęciem zawodów. Żałujemy go wszyscy. Obserwowałem, jak z zapałem trenował. Szkoda wielka!

Dookoła maszyn uwijają się komisarze sportowi z kpt. Halewskim na czele. Piloci i mechanicy czynią ostatnie przygotowania. Twarze ich wyrażają podniecenie. O, wyścig będzie nielada! I bardzo ciekawy. Asy i adepci; wojskowi i cywile; starzy i młodzi. Wszyscy. Zjechała do Krakowa cała brać lotnicza. Na czem kto mógł i—jak kto mógł; bo to niektórzy przybyli skacząc etapami, śladem Babińskiego.

Patrząc na ten barwny sznur maszyn i mrowie uwijających się ludzi, człek popada w rozrzewnienie; ogarnia go dziwny sentyment, duma i podziw.

To wszystko w ciągu roku! Bo czy rok temu mogłyby się odbyć zawody klubowe z udziałem dziewięciu krajowych awjonetek i pięciu pilotów, wyszkolonych poza wojskiem? Jeszcze przed kilkoma miesiącami niektórzy startujący dziś piloci dobre rugi instruktorskie otrzymywali. Obecnie — to zawodnicy, nie byle co.

Tempo, prawdziwie lotnicze tempo ma sport lotniczy w Polsce!

Ruch i gwar, potęgowany szumem motorów, rośnie z chwilą zbliżania się godziny startu. Wreszcie dochodzi 7-a. Pada gromkie słowo: Start!

Zawarczało, podskoczyło i linja maszyn skurczyła się o kilka metrów. Pierwszy wznosi się Bréguet XIV z sierż. Miłoszem. Za nim Grzeszczyk z A.A.L. na JD2 i t. d. „nasi" i „asy" na zmianę. Wolno sunie RWD—faworytka. Wygląda w tej chwili jak kulawe kaczątko. Wierzyć się nie chce, że to stworzonko przebyło niedawno 5 tys. km. Z fasonem rolują PWS-y, kierowane wprawnemi rękoma por. Więckowskiego i kpt. Dudzińskiego. W mazurowych podskokach jedzie mistrz Szulczewski na „Ptapcie" rozsypując po drodze skarby swego niesłabnącego nigdy humoru. Zamyka korowód kpt. Babiński mistrzowskim startem na hangary.

Pierwsza część szczęśliwie zakończona. Teraz denerwujące oczekiwania. Idziemy na herbatę do kasyna. Rozmowa się nie klei, wszyscy przejęci są zawodami. Obliczamy szanse awjonetek wobec maszyn wojskowych. Znajdują się, jak zwykle, na każdych zawodach, krytycy regulaminu i organizacji. Zwykli malkontenci; toteż nikt ich nie słucha. Bo któżby w takiej chwili miał ochotę zwracać uwagę na drobne, zwykłe w takich razach niedociągnięcia? Każdy mniej lub więcej jawnie spogląda na zegarek, czekając pierwszych wieści z Częstochowy.

Wracamy wkrótce na start. Po chwili pierwszy telefon: Sido skapotował przy lądowaniu w Częstochowie. Żąda nowego śmigła i chce lecieć dalej. Czy pozwolić? Zarząd A. A. K. naradza się. Druga wieść jest już radosna: RWD leciała 34 min. A więc — świetny czas! Ale któżto leci od strony Katowic? Bagatela, Bréguet powraca! Sierż. Miłosz wysiada triumfalnie. Sytuacja staje się wnet jasna — za wcześnie został wypuszczony z Częstochowy i Katowic, no i przelot już ukończył. Niewiadomo, czy gratulować, czy współczuć. Chyba to drugie jest słuszniejsze, bo regulamin wyraźnie zabraniał opuścić Częstochowę przed 8-ą, a Katowice przed 10.30. Komisja grozi zdyskwalifikowaniem. Tak też się stało. Nowa ofiara.

Nadchodzą dalsze wiadomości: Działowski pobił Bréguet'a mając do Częstochowy 36 min.*). Organizatorzy triumfują. A więc wojskowe płatowce nie są tak bardzo groźne dla awjonetek. Krytycy cofają się, gdy w tem nowa sensacja. Na horyzoncie zarysowały się sylwetki trzech jednopłatów. Trudno odgadnąć kto i poco. Junkersy, nie Junkersy. Wreszcie pada ważkie słowo: To Czesi do nas. Zostali zaproszeni. Patrzcie, przecież to Avie BH11! Kpt. H. szykuje „bratrski pozdrav" podążając na spotkanie gości. Tymczasem maszyny robią wiraż i odrazu sytuacja się zmienia: na skrzydłach są litery — „D". A więc, to tylko Niemcy.

Oglądamy Klemmy, na których niespodziewani goście lecą do Rumunji, i niecierpliwie czekamy, czekamy.

Pierwszy wpadł z szumem Lublin RX, pilotowany przez por. Masalskiego. Było 2 po 11-ej. Wkrótce potem zjawiły się 3 następne maszyny z PWS5 na czele. Dr. Piotrowski wychodzi z samolotu obładowany nagrodami Częstochowy, zaofiarowaneni na zawody. Witają go radośnie dwie małe córeczki. Wzruszające: stary papa — młody lotnik! W kilkuminutowych odstępach lądują następne płatowce.

Tak spadło, w dobrej formie, maszyn 15.

Teraz stół Komisji Sportowej zamienia się w ul, dookoła którego krzątają się zawodnicy i ich satelici. Biedny Ekielski**) nie może się opędzić od ciągłych pytań: A jaki czas, a ile punktów? Toteż trajkocze, niczem karabin maszynowy. W jednej chwili zabrakło ołówków. Wszyscy liczą, obliczają. Nie zdradza tylko żadnego podniecenia kpt. Babiński. On zawsze anglik.

Wkrótce staje się wiadomem, że RWD ma pierwsze miejsce „murowane".

Można więc pójść na obiad.

Próby lądowania i wysokości nie idą już tak sprawnie. Brak wystarczającej ilości barografów stwarza ciągłe przerwy, przyczem wiatr i słońce układają się niefortunnie. Zawodnicy muszą lądować z górki, które obsiadła liczna grupa widzów. Płatowce, podchodząc do lądowania, przelatują tuż nad głowami publiczności. Wywołuje to nieopisany zachwyt wyrażający się w pisku, krzyku i rzucaniu czapek do góry, na vivat. Niekiedy uderzają one o płatowiec, co da się słyszeć na starcie.

Z nastaniem zmroku kończą się zawody. Na konkursy zręczności dla młodych pilotów (wyszkolonych w A. A.) już nie starczyło czasu, choć impreza trwała 11 godzin.

*) Później okazało się to nieścisłem (przyp. red.).
**) Jeden z komisarzy, sekretarz A. A. K.

Powracamy z lotniska syci wrażeń, jakbyśmy uczestniczyli przynajmniej w Coup-Schneiderże. Za nami i przed nami sunie procesja widzów. Wszyscy są przejęci zawodami, nie mówią o niczem więcej, tylko o lotnictwie. Powoli tłum rozsypuje się po ulicach i zakamarkach starego Krakowa. Teraz pod znakiem Ikara żyć będzie całe miasto. Nie będzie domu, w którymby tego wieczoru nie rozprawiano o lotnictwie.

Nie ulega wątpliwości, że zawody są najlepszym środkiem propagandy lotnictwa. Toteż przykład Krakowa, w którym miejscowa L.O.P.P. i klub mając, powyższe na uwadze, podały sobie ręce znaleźć powinien jaknajwięcej naśladowców.

Ogólny rezultat zawodów był podany w poprzednim numerze Młodego Lotnika. Obecnie uzupełniamy go tabelą wyników szczegółowych, z których czytelnik dowie się również o warunkach i regulaminie „Lotu".

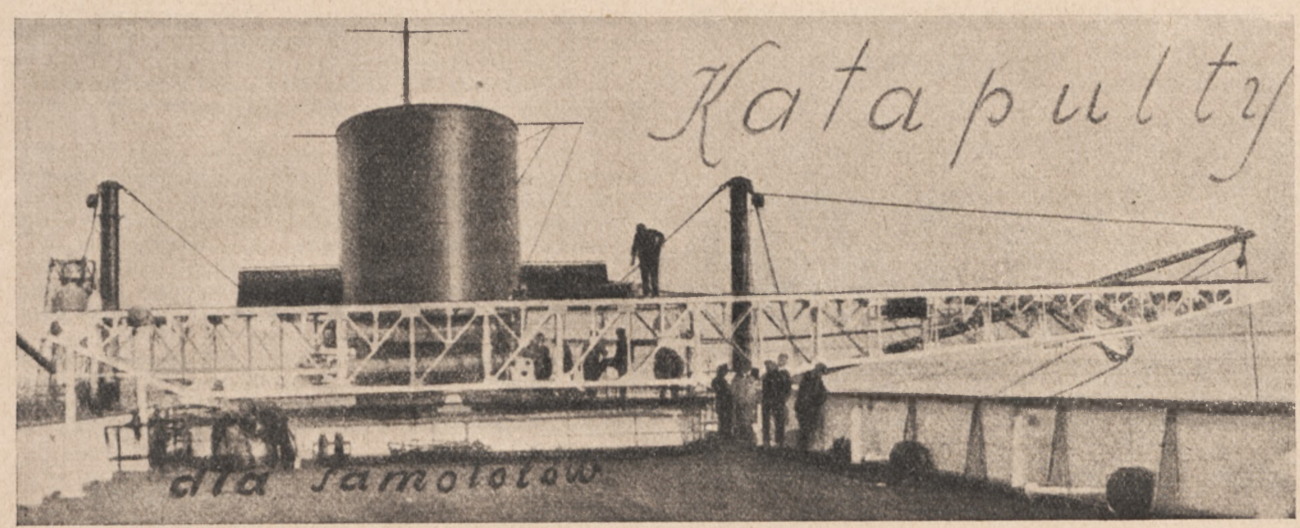
Jeszcze tylko kilka podkreśleń.

Przedewszystkiem należy podnieść bezkonkurencyjność RWD. Por. Żwirko osiągnął na niej 194 punkty, gdy następna maszyna, osławiony Moth, pozwoliła p. Skórzewskiemu wyciągnąć tylko 180. Wogóle, krajowe awjonetki dały wyniki nadspodziewane.

Dr. Piotrowski zaprezentował wyszkolonych w klubach pilotów znakomicie, wykonując wszystkie warunki i zdobywając w ogólnej klasyfikacji środkowe miejsce, niewiele różniące się od czołowych. Jeśli się weźmie pod uwagę zawód młodego pilota (lekarz i dziennikarz — zajęcia bardzo wyczerpujące), to wypadnie stwierdzić, że dr. Piotrowski jest w sporcie lotniczym fenomenem. Uznanie należy się również pozostałym młodym pilotom, którzy zrobili, co mogli. Trzeba również pochwalić p. Grzeszczyka, który na JD2 wykonał wszystkie warunki bez zarzutu. Asów chwalić nie będziemy; tembardziej, że niejeden z oficerów mając odpowiedniejszą maszynę osiągnąłby o wiele lepsze rezultaty. Niech nas przeto nie dziwi, że np. por. Meissner znalazł się na trzynastem miejscu. Wielu pilotów wojskowych stawało do konkursu po to tylko, aby swym udziałem poprzeć pierwsze zawody klubowe. Za takie stanowisko należy się im również uznanie i podziękowanie.

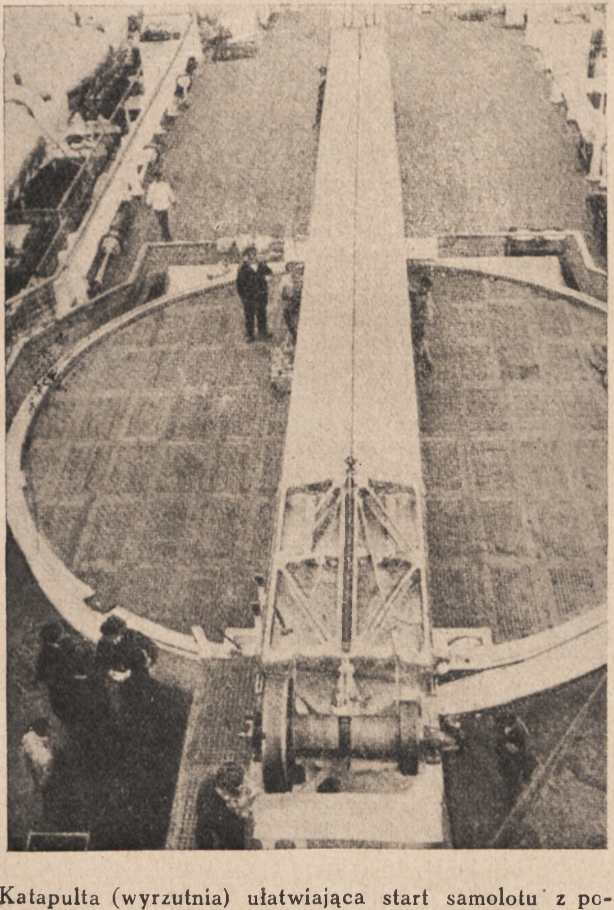
Lot południowo-zachodniej Polski został pomyślany, jako zawody lokalne, bardzo szczęśliwie. Toteż mamy nadzieję, że odbywać się będzie corocznie i że w następnych latach osiągnie nie mniejszy sukces jak obecnie, będąc imprezą całkowicie udaną.

J. O.



Równolegle z próbami przelotów transoceanicznych, które miałyby na celu skrócenie czasu podróży, linje okrętowe dokładają wszelkich starań, by się nie dać pokonać przez groźnych, aczkolwiek bardzo kosztownych konkurentów.

Statek „Bremen", którego długość wynosi 280 m., a szybkość dochodzi do 50 km/godz., należący do Loydu Niemieckiego ustanowił niedawno nowy rekord czasu jazdy między Ameryką a Europą; dotychczas za najszybszy statek pasażerski uchodziła angielska „Mauretania".



Katapulta (wyrzutnia) ułatwiająca start samolotu z pokładu okrętu

Obecnie, chcąc stworzyć jeszcze szybsze połączenie pocztowe, używamy do pomocy samolotu, który z jednej strony może pośpieszną pocztę dowozić do statku, będącego już o kilkaset kilometrów od portu, z drugiej — może przed dopłynięciem parowca do portu docelowego zabrać ten sam ładunek i o kilka godzin wcześniej dostarczyć go na ląd.

Ponieważ opuszczanie samolotu na wodę i start przy wzburzonej fali przedstawia poważne trudności, skonstruowano specjalną wyrzutnię, katapultę, która, zamontowana na statku, pozwala na łatwy i bezpieczny odlot wodnopłatowca.

Niemiecka fabryka Heinkel już od 3-ch lat pracuje nad rozwiązaniem konstrukcyjnem takiego aparatu, a ostatnio zbudowany typ wyrzutni okazał się już tak dalece dobrym pod względem wyników, że mógł zostać zamontowany na wyżej wspomnianym parowcu „Bremen".

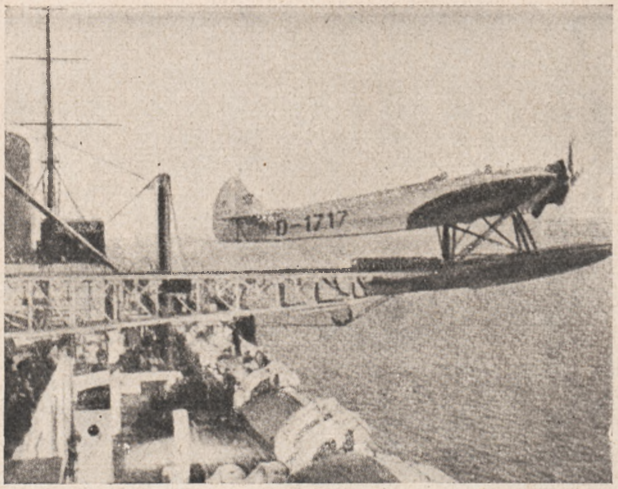
Całe to urządzenie startowe posiada 27 m. długości i daje się okręcać, gdyż jest ustawione na 4 kołach, toczących się po okrągłym wieńcu z szyn. W ten sposób można wyrzutnię ustawić w dowolnym kierunku. Katapulta jest zamontowana na najwyższym pokładzie statku, między dwoma kominami.

Wyrzutnia składa się z trzech zasadniczych części: z pomostu, na którym jest ułożony tor, z sań biegnących po torze i przyrządu napędowego. Sam pomysł, jak widać z załączonych fotografij, na wierzchu szynami stanowi właściwy tor startu.

Po torze ślizgają się specjalne sanie, do których przymocowuje się samolot. Sanki te są wykonane z materjałów wysokowartościowych, gdyż tym sposobem uzyskuje się znaczne zmniejszenie wagi własnej, a tem samem zmniejszenie mocy mającej ulec przyśpieszeniu. Sanki są napędzane z pomocą liny, przechodzącej przez krążek kierowniczy i ciągnionej przez przyrząd napędowy.

Przyrząd napędowy, składający się ze zbiornika ze sprężonem powietrzem, cylindra roboczego i urządzenia wielokrążkowego, wbudowano wewnątrz kratownicy pomostu. Tłok cylindra łączy się z wielokrążkiem o przekładni 6:1 i przenosi siłę z pomocą liny na sanki. Skok tłoka wynosi zatem około $^1/_6$ długości toru startowego katapulty.

Start odbywa się w następujący sposób. Płatowiec ustawiamy na sankach, gdzie go trzymają specjalne uchwyty, które z chwilą dojścia sanek do końca toru — (automatycznie) się luzują. Puszczamy silnik w ruch. Puszczanie w ruch sanek odbywa się albo przez pilota, albo też przez mechanika obsługującego z zewnątrz wyrzutnię. Specjalne przyrządy ryglujące wykluczają wszelkie pomyłki w obsłudze. Aby uniknąć szarpań przy ruszaniu, musimy zawsze dbać o to, by lina ciągnąca sanki znajdowała się w stanie napiętym.



Po przejściu jednego metra, sanki osiągają już prawie szybkość jednostajną 110 km/godz. Jest ona wystarczająca, by się płatowiec uniósł w powietrzu.

Dobiegające do końca toru sanki hamują specjalne hamulce szczękowe, uruchamiane sprężonem powietrzem.

Całe urządzenie startowe można sprawdzić, nie uruchamiając płatowca, z pomocą instalacji, składającej się z koła zamachowego, któremu nadajemy ruch obrotowy za pośrednictwem liny, połączonej z sankami i odwijającej się z bębna. Z szybkości obrotowej koła zamachowego możemy wnioskować o wielkości przyśpieszeń i szybkości sanek. Przyśpieszenie w katapulcie dochodzi do 30 m/sek, to znaczy przekracza prawie trzykrotnie przyśpieszenie ziemskie.

Zastosowanie samolotu, jako pośredniego łącznika między portem a statkiem, pozwoli dotychczasowy czas podróży z Europy do New-Jorku, wynoszący obecnie około 5-ciu dni, skrócić prawie o 20% (do 4-ch dni).

Zaoszczędzenie na czasie — godne uwagi.

Inż. St. Rogalski.

OPŁATA ZA KORZYSTANIE Z LOTNISK I ICH URZĄDZEŃ W POLSCE

W myśl rozporządzenia ministrów z dn. 8 maja r. b. (Dz. U. z dn. 23. VIII. 29), poczynając od dn. 23 września r. b. Skarb Państwa pobiera od samolotów prywatnych, zarówno krajowych jak zagranicznych, opłaty za korzystanie z lotnisk, hangarów oraz urządzeń lotniskowych, przeznaczonych do użytku publicznego.

Wspomniane rozporządzenie określa maksymalne opłaty za powyższe w sposób następujący:

Za każdy start i lądowanie (łącznie) samolotu z silnikiem do 100 KM—4 zł. Za płatowce z silnikami o większej mocy opłaty są stosunkowo większe, a mianowicie:

od 100 do 200 KM	— 5 zł.
„ 200 „ 300 „	— 6 zł.
„ 300 „ 400 „	— 7 zł.
„ 400 „ 500 „	— 8 zł.
powyżej 500 KM	— 10 zł.

Za każdy następny start i lądowanie, odbywające się tego samego dnia bez wprowadzania statku powietrznego do hangaru, stawka jest obniżona do 50%.

Za abonament kwartalny przy minimum 15 lotów na kwartał stawka kwartalna wynosi jedną piątą część stawki normalnej, pomnożonej przez dziewięćdziesiąt.

W opłatach wymienionych wyżej mieści się wynagrodzenie za: użycie służby startowej lotniska celem odprowadzenia statku powietrznego ze startu i na start, zapuszczenie śmigła, przyniesienie benzyny i smarów, napełnienie zbiorników i chłodnicy, tudzież za korzystanie z informacyj meteorologicznych, a w wypadku odlotów i lądowań nocnych za korzystanie z urządzeń oświetleniowych i sygnalizacyjnych.

Za sam start lub samo lądowanie pobierana jest połowa opłaty łącznej.

Opłaty za hangarowanie obliczane są w zależności od zajmowanej przez samolot powierzchni w hangarze, według norm następujących:

a) za czas od 24 godzin do 1 tygodnia po 10 gr. za dobę za 1 m^2 pow.,

b) za czas od 1 tygodnia do jednego miesiąca po 5 gr. za dobę za 1 m^2 pow.,

c) za czas powyżej jednego miesiąca po 2 grosze za dobę, za 1 m^2 pow,

Uiszczenie opłat za hangarowanie uprawnia do korzystania z oświetlenia w hangarach i pomocy personelu, obsługującego hangary (wtoczenie i wytoczenie statku powietrznego) oraz dozór tego statku.

Wspomniane rozporządzenie określa również wysokość opłat za nadzwyczajne usługi, j. np. za dokonywanie napraw, korzystanie z samochodów ciężarowych wraz z obsługą i t. p.

Pozatem przewidziane jest również ubezpieczenie hangarowanych maszyn od pożaru i uszkodzeń.

Określone w rozporządzeniu opłaty mogą pobierać również właściciele i posiadacze lotnisk i urządzeń portowych prywatnych. Jeśli osoby te korzystają z lotniska względnie hangarów, budynków lub urządzeń będących własnością Państwa—bezpłatnie, obowiązane są część pobieranych opłat przekazywać na rzecz Skarbu Państwa. W wypadku, gdy hangar jest własnością Państwa, Skarb ma otrzymać 50% opłat za hangarowanie. Jeśli hangar jest własnością prywatną, lecz zbudowany jest na terenie państwowym—2% od opłat pobranych.

Statki powietrzne, będące własnością Skarbu Państwa lub w rozporządzeniu władz państwowych, są od opłat za korzystanie z lotnisk i ich urządzeń zwolnione.

Prywatne statki powietrzne, należące do polskich instytucyj społecznych lub koncesjonowanych przez Rząd Polski polskich przedsiębiorstw komunikacji powietrznej, mogą być zwolnione od opłat za korzystanie z lotnisk państwowych i ich urządzeń na zasadzie specjalnego zezwolenia Ministra Komunikacji, wydanego w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych i Skarbu.

Na tej podstawie uzyskały zwolnienie od opłat samoloty Linij Lotniczych „Lot", Aeroklubów Akademickich oraz innych klubów lotniczych.

Wspomniane rozporządzenie nie zezwala natomiast na zwolnienie od opłat samolotów, służących do prywatnego użytku poszczególnych członków klubu. Nasi prywatni posiadacze samolotów skazani są na nowe opłaty.

Doprawdy, trzeba być krezusem, aby móc sobie pozwolić na utrzymanie w Polsce prywatnego samolotu.

NOWY REKORD ŚWIATOWY DŁUGOŚCI LOTU

Ostatnie dni września przyniosły nam nowy, niezwykły wyczyn lotniczy. Znani piloci francuscy, Costes i Bellonte, na płatowcu Bréguet z silnikiem Hispano Suiza, przelecieli bez lądowania z Bourget do miejscowości Tsitsikar w Mandżurji, co wynosi około 8.150 km.

Dla uprzytomnienia sobie, w jak krótkim czasie rosły rekordy długości lotu bez lądowania, przytaczamy poprzednie wyczyny. W roku 1890 Ader przelatuje 50 metrów; w 1897 Ader bije swój rekord, przelatując 300 metrów. Później tempo rozwoju zwiększa się: w styczniu 1908 r. rekord wynosi 1 km. (Farman), a w grudniu tegoż roku już 124 km. (Wright). W 1913 Brindejonc des Moulinais przelatuje z Paryża do Warszawy, co wynosi 1380 km., w 1919 — 3000 km. (Alcook i Brown), w 1927— 6,294 km. (Chamberlin i Lewin), w 1928 r. — 7188 (Ferrarin i Del Prete), przyczem zaznaczyć trzeba, że 3 ostatnie rekordy zostały ustanowione przy przelotach transatlantyckich.

Costes i Bellonte wystartowali dnia 27 września o godz. 8.20 z lotniska w Bourget. Płatowiec ich był całkowicie pomalowany na czerwono, a na kadłubie widniał znak zapytania W chwili startu zbiorniki zawierały 5200 litrów benzyny i 180 oliwy, co powinno było pozwolić samolotowi utrzymać się w powietrzu około 50 godzin. Trasa prowadziła przez Kolonję, Królewiec, Moskwę i dalej na wschód w tej samej linji.

W niedzielę, o godz. 2 według czasu lokalnego, widziano płatowiec o 700 km. na północ od Irkucka. Dowodzi to, że Costes omijał stepy górzyste i leciał zboczami północnemi gór Bajkalskich, poczem powrócił do pierwotnego kierunku, gdyż zauważono płatowiec nad miejscowością Beklemiszef, o sto kilometrów na wschód od Czity. Następnie, lecąc nad koleją transsyberyjską, minął granicę Mandżurji, będąc widziany przez sowieckie posterunki wojskowe na stacjach Danzia i Borzia.

Dzielni piloci wylądowali w niedzielę, 29-go, o godz 12 według czasu środnioeuropejskiego (o 20-ej wg. czasu lokalnego) w prowincji He-Loung-Kiang, o 80 km. na północ od Tsitsikaru. Morze Japońskie i Władywostok były odległe od miejsca lądowania zaledwie o 800 km. A więc Europa i Azja zostały przebyte z jednym startem i lądowaniem. Ale dopiero tu zaczęły się trudności. Teren, który obrał Costes do lądowania, jest jedynym na świecie, na którym wre zacięta walka. To też, gdy Chińczycy zobaczyli samolot pomalowany na czerwono, długi czas nie pozwalali sobie wytłumaczyć, iż nie jest to samolot bolszewicki. Szczęściem, że marszałek Tchang-Such-Liang był powiadomiony o locie. Dzięki jego interwencji lotnikom francuskim przywrócono wolność.

Costesowi i Bellontowi udało się pobić prawie o 1000 km. rekord Ferrarina i del Prete'a, którzy ustanowili, przelatując z Rzymu do Turos w Brazylji na jednopłatowcu Savoia-Marchetti S-64 z silnikiem Fiat 550 KM. Zaznaczyć należy, iż Włosi, celem ułatwienia startu, wybetonowali część lotniska, podczas gdy Bréguet startował z lotniska zwykłego — jedynie pod płozą miał podstawiony wózek. Gdyby „Znak zapytania" leciał cały czas wzdłuż loksodromy, byłby zrobił jeszcze około 1000 km., gdyż na trasie 3000 km. miał wiatr tylny, który wiał z szybkością 30 km/godz.

Jako porównanie, można przytoczyć, iż trasy: Paryż—Bagdad, Paryż—wyspa Św. Heleny lub też Paryż— przez Grenlandję do Kanady nie są dłuższe od drogi, jaką przebył „Znak zapytania".

Rekord Costesa i Bellonta pewnie niedługo zostanie pobity, gdyż w Ameryce przygotowują samolot „Bellanca" z 2 motorami „Wasp", każdy o sile 425 KM., który ma możność utrzymania się w locie około 100 godz.

Płatowiec ten zamierza startować w najbliższym czasie na pobicie rekordu Costesa.

OFICJALNE REKORDY ŚWIATOWE SZYBOWCÓW

Podczas ostatniego zjazdu Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej, który odbył się w czerwcu b. r. w Kopenhadze, postanowiono, iż notowane dotąd, jako rekordy narodowe wyczyny na szybowcach uzyskują osobną listę rekordów światowych, zatwierdzanycb przez F. A. I. W ogólnym regulaminie sportowo-lotniczym F. A. I. oznaczone one zostały jako klasa D (samoloty bezsilnikowe).

Zgodnie z powyższem postanowieniem, Sekretarjat F. A. I. opublikował obecnie pierwszą listę światowych rekordów klasy D, które całkowicie należą do Niemców. Lista ta, obejmująca rekordy zatwierdzone do dnia 1 października b. r., przedstawia się następująco:

I. Rekord długotrwałości lotu z lądowaniem w miejscu startu—14 godz. 7 min.—F. Schultz, 3.V.27 w Rossiten na szybowcu „Westpreussen".

II. Rekord największej odległości lotu w obwodzie zamkniętym—455 km. 800 m.—F. Schultz, 3.V.27 w Rossiten na szybowcu „Westpreussen".

III. Rekord szybkości w obwodzie zamkniętym: 54,545 km/godz. — F. Schultz, 5.V.27 w Rossiten na szybowcu „Westpreussen".

IV. Rekord największej odległości w linji prostej: 72 km. 200 m.— J. Nehring, 25.IV.29. Bergstrasse na szybowcu „Darmstadt".

V. Rekord wysokości: 1209 m.—J. Nehring, 25.IV.29 Bergstrasse, na szybowcu „Darmstadt".

Listę powyższą należałoby uzupełnić następującemi wyczynami, które przewyższają znacznie obowiązujące rekordy, lecz nie zostały jeszcze przez F. A. I. zatwierdzone: w lipcu b. r., podczas zawodów szybowcowych w Rhön (w Niemczech), pilot austrjacki Robert Kronfeld ustalił na szybowcu „Wien" odległość w linji prostej 150 km. oraz wysokość 2.160 metrów. Dn 20 października r. b. pilot Dinort poprawił w Rossiten rekord długotrwałości lotu z lądowaniem w miejscu startu o 36 min., osiągając czas: 14 godz. 43 min.

Regulamin sportowy F.A.I, rozróżnia sześć rodzajów rekordów samolotów bezsilnikowych:

1. Rekord długotrwałości lotu z lądowaniem w miejscu startu,
2. Rekord długotrwałości lotu bez powrotu do miejsca startu,
3. Rekord największej odległości w linji prostej,
4. Rekord największej odległości w obwodzie zamkniętym,
5. Rekord wysokości i
6. Rekord szybkości w obwodzie zamkniętym, wynoszącym najmniej 1 km.

AKADEMICKIE ORGANIZACJE LOTNICZE ZAGRANICĄ*)

(Dokończenie)

Anglja. Ze względu na liczne i dostępne dla wszystkich kluby awjonetkowe, potrzeba tworzenia aeroklubów akademickich jest nikła.

Utworzono jedynie dwie eskadry przy uniwersytetach w Oxfordzie i w Cambridge, noszące charakter przysposobienia wojskowego.

Węgry. Jedyną, ale świetnie zorganizowaną organizacją jest Müegyetemi Sportvepülo przy budapeszteńskiej politechnice.

Organizacja posiada 21 pilotów oraz eskadrę samolotów, wśród których 5 jest własnej konstrukcji.

Zakres działalności jest identyczny do naszego.

Czechosłowacja. Czesi, mogący się poszczycić sukcesami na polu lotnictwa sportowego i mający kilka klubów sportowo-lotniczych (np. Zapado-czeski w Pilznie) mają tylko jedną organizację czysto akademicką, a mianowicie Letecky Oddil Vysokoszkolského Sportu w Pradze. Do tej pory jednak stowarzyszenie to nie przejawiło żywszej działalności.

*) Początek w n-rze 5 z r. b.

Argentyna. Aeroklub Rzeczypospolitej Argentyńskiej jest związkiem licznych (17) aeroklubów prowincjonalnych, do których wciągani są jako element czynny studenci.

Co do płatowców, to przeważa materjał importowany, a w szczególności niemieckie Klemm-Daimlery.

Stany Zjednoczone. Oprócz mieszanych klubów, wzorowanych na Anglji, istnieje w Nev-Haven przy słynnym uniwersytecie Yale czysto studencka organizacja Intercollegiate Aeronautical Association.

Holandja. Sportem lotniczym oraz szkoleniem pilotów zajmuje się Rotterdam Aero-Klub, mający w swem gronie członków z najróżniejszych zawodów. Organizacyj akademickich niema.

Japonja. Dotychczas organizacyj sportowo-lotniczych dostępnych dla szerszego ogółu brak.

Hiszpanja. Sport lotniczy jest tam muzyką przyszłości, a nadzieja jego rozwoju wśród akademików nikła, wobec masowych wyjazdów na studja zagraniczne wszystkich zdolnych jednostek.

ESKADRY UNIWERSYTECKIE W ANGLJI

Obok licznych klubów, istnieją w Anglii specjalne organizacje lotniczego przysposobienia wojskowego.

Do nich należą eskadry akademickie przy uniwersytetach w Oxford i Cambridge, t. z. Uniwersity Air Squadrons, powstałe w r. 1925. Liczą one po 75 członków. Korzystają z samolotów i urządzeń lotnictwa wojskowego (Royal Air Force), podlegając Air Ministry i władzom uniwersyteckim.

Celem eskadr jest propaganda lotnictwa oraz szkolenie pilotów i obserwatorów tak dla wojska, jak i służby cywilnej.

Szkolenie odbywa się w formie wykładów przedmiotów, dotyczących lotnictwa, zajęć praktycznych we własnych hangarach i warsztatach oraz nauki pilotażu. W czasie wakacyj letnich eskadry uniwersyteckie są przydzielane do wojskowych obozów ćwiczebnych i biorą udział w menewrach wojskowych.

Kurs trwa najmniej dwa lata i jest tak obliczony, by w czasie roku akademickiego nie zajmował więcej niż 3 do 6 godzin tygodniowo. Krótka treść wykładów jest dla wygody studentów wydawana drukiem.

Kurs obejmuje trzy zasadnicze przedmioty: teorja lotu, zasady budowy samolotów i silników, historja rozwoju lotnictwa; oprócz tego wykładane są do wyboru studentów: sygnalizacja świetlna i telegraf bez drutu, nawigacja powietrzna, strzelanie i bombardowanie, fotografowanie, instrumenty i akcesorja lotnicze.

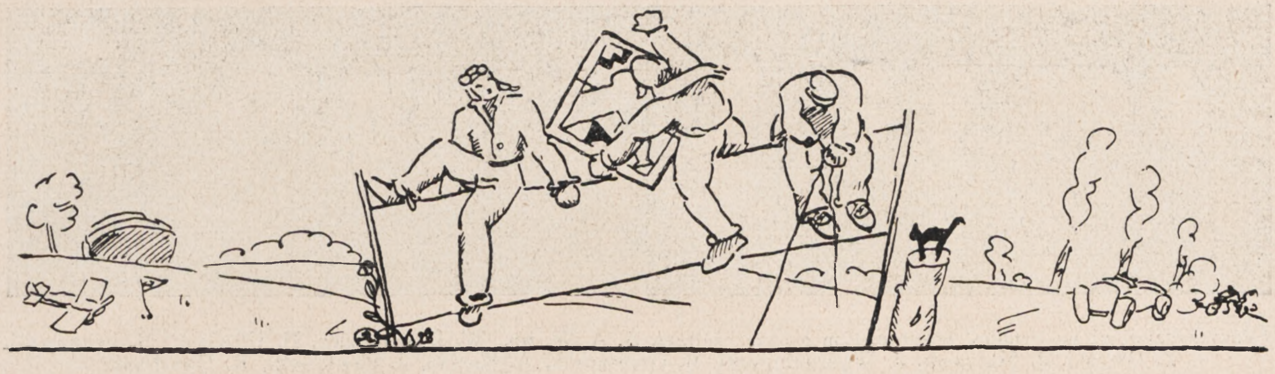
W czasie roku szkolnego uczniowie latają tylko w charakterze pasażerów, dla ogólnego zaznajomienia się z samolotem. Istotna nauka pilotowania odbywa się w czasie przydziału eskadry do oddziałów wojskowych, gdzie też oprócz pilotażu przyszli lotnicy zapoznają się z przepisami i dyscypliną lotniczą, z czytaniem map, służbą rekonesansową, strzelaniem, fotografją etc. W ciągu całego kursu studenci korzystają z ubezpieczenia od wypadków, podobnie jak kadeci lotnictwa wojskowego.

Kandydaci na kurs muszą wykazać prawdziwe zainteresowanie lotnictwem, a nie wyłącznie chęć nauczenia się latania i winni mieć za sobą najmniej dwa lata studjów. Wymagane jest również obywatelstwo brytyjskie.

Studenci, uznani za zdolnych fizycznie i umysłowo, zostają przyjęci warunkowo na okres próbny, który trwa jeden do trzech tercjałów, poczem zostają zdyskwalifikowani ci, co do których jest przypuszczenie, że wydatek grosza publicznego na ich szkolenie nie będzie usprawiedliwiony. W czasie samego kursu zostają wyłaniane osobne sekcje dla tych, którzy już mieli pewne podstawy naukowe poprzednio i dla takich, co ich nie mieli. Jest też specjalny kurs dla kandydatów, którzy zamierzają obrać pilotaż jako zawód.

Zakres działalności eskadr uniwersyteckich ulega jeszcze rozszerzeniu dzięki ścisłej współpracy z laboratorjami naukowemi, instytutami badań oraz wzrastającemu zainteresowaniu różnych instytucyj i fabryk lotniczych.

St. Krzeczkowski.



ŚWIĘTO AEROKLUBU AKADEMICKIEGO W WARSZAWIE

Aeroklub Akademicki w Warszawie zakończył w dn. 20 października swój drugi kurs pilotażu tradycyjną uroczystością pasowania i wręczania herbów. Zbiegła się ona obecnie z niebylejakiem świętem, bo „jubileuszem" dwuletniej egzystencji klubu oraz rozdaniem nagród zdobywcom pierwszego polskiego lotniczego rekordu światowego.

Uroczystość odbyła się na uświęconem już miejscu: na terenie aerodromu A. A. W., przed hangarem, wobec licznych gości, wśród których byli m. in. p. wojew. Jaroszewicz, p. pułk. Rayski, J. M. rektor Pszenicki, prezes Zarządu Gł. L. O. P. P. inż. Eberhardt oraz v. prezes Kom. Stoł. radca Floryanowicz, przedst. Wydz. Lotn. Cyw. kpt. Adamowicz i inż. Szaniawski, liczne grono oficerów 1 p. lotn. ze swym dowódcą mjr. Wiedenem na czele, oraz sekr. A. R. P. mjr. Kwieciński.

Na stole prezydjalnym, przy którym zasiedli: prof. Pruszkowski, red. Osiński, inż. Rogalski i inż. Rychter, spoczywały symboliczne, omówione w opisie uroczystości z dn. 2 czerwca przedmioty: korkociąg, tłok z rycyną, butelki od octu i Apenty etc. oraz nagrody do rozdania. Opodal stołu sterczała stara chorągiewka startowa. Goście zajmowali krzesła ustawione łukiem, przed stołem; nowokreowani piloci stanęli w szeregu, w galowych combinaisonach.

Po słowie wstępnem wiceprezesa A. A. W. inż. Rogalskiego, przemawiali: prezes Zarządu Gł Osiński obrazując działalność A. A. W. i potrzeby klubów oraz kierownik szkoły W. Rychter, który złożył szczegółowe, starannie opracowane sprawozdanie szkoły — poczem przewodnictwo uroczystości spoczęło w rękach mistrza ceremonji A. A. W., prof. Pruszkowskiego.

„Pojawienie się moje na tem miejscu — zabrzmiał głos Profesora — oznacza, że część poważna uroczystości już się zakończyła". I tak się też stało. Nastrój miłej wesołości wnet ogarnął zebranych, gdy Mistrz rozpoczął obrządek pasowania i wręczania herbów.











Fragmenty uroczystości.

— Niech tu przystąpi Ulanicki Henryk...

Wyzwalany pilot klęka, Mistrz pasuje go knyplem z okradzionego na tę uroczystość Moth'a, a wręczając herb oznajmia:

P. Ulanicki otrzymuje w herbie punkt, gdyż dżentelmen ten, lądując na punkt (jest to jedno z zadań pilotów) tak dokładnie je wykonywał, że nie omijał nigdy chorągiewki startowej.

Pan Ulanicki jest prymusem szkoły i w nagrodę otrzymuje śmigło caudronowskie, z szarfą i napisem.

Kierownik szkoły własnoręcznie je dźwignął, wręczając obdarowanemu i winszując.

— Wędrychowski Jerzy — wywoływał Mistrz dalszego z kolei. Młody ten człowiek otrzymuje przydomek z godłem „Śmierć", gdyż w rozmowach o lataniu, prowadzonych na starcie, lubił mówić o śmierci. Aby złagodzić makabryczność tego wyrazu, uważaliśmy za właściwe zmienić końcówkę *ć* na *dź*.

— Kocjan Antoni otrzymuje w herbie 3 poduszki, aby pilotując miał wyżej, no i miękcej, a herb zowie się „Łokietek", czego, spoglądając na postać pilota, można nie uzasadniać.

— Iwanowski Stefan — „Valentino"; powód takiego odznaczenia stanie się jasnym, gdy młodzieniec ten obróci się do Państwa frontem.

— Niech się pokaże! — domagano się natarczywie.

Odchodząc więc na miejsce, już jako dyplomowany, obrócił się sympatyczny Stefan ku publiczności, czyniąc gest znaczący, aż brawa się sypnęły.

— Inż. Hirszbandt Robert — wywoływał Mistrz dalej — dostaje w herbie ósemkę, bowiem wpadłszy w dryg wyczyniania ósemek w powietrzu, zapamiętał się tak dalece, iż potrzeba było go zestrzelić z litości.

— Dyr. Pawłowski Jan odznaczony zostaje herbem „Kicha", bowiem podchodząc raz do lądowania ponad hangarem zabrał podwoziem kichę do wskazań wiatru i w chwil parę maszyna zamieniła się w drzazgi. Gdy rzucili się mechanicy, chcąc z gruzów wydobyć pilota, o kilkanaście



Piloci wyszkoleni na drugim, tegorocznym kursie pilotażu A. A. W. pp.: W. Litwinowicz, H. Ulanicki, S. Iwanowski, Z. Oleński, J. Matysiak, J. Wędrychowski, B. Grzeszczak, A. Kocjan, J. Pawłowski, R. Hirszbandt. Brak K. Plenkiewicza.

metrów podniósł się z trawy gość w combinaisonie, wołając wielkim głosem: „Pilot — to tu".

— Litwinowicz Wacław dostaje herb „Leniwiec", słynął bowiem z niesłychanej pracowitości... poza lataniem.

— Grzeszczak Bohdan — w herbie sarenka, w czerwonym berecie, charakterystycznej ozdobie głowy naszego kolegi, ochrzczonego na starcie przydomkiem „Saren".

—Plenkiewicz Kazimierz ma w herbie młodzieńca, sennie dumającego pod chorągiewką startową. W tej pozycji marzył o zdobyciu Atlantyku, oczywiście od strony Europy. Herb zowie się „Siennik".

— Oleński Zbigniew ma nadany herb „Pikaem". Z powodu energicznego pikowania do ziemi, co miał w zwyczaju, otrzymuje pikę. Litery K. M. muszą pozostać tajemnicą klubową.

— Matysiak Jan... Jest to znakomity rekordowiec hydrauliczny, zdobywca nagród w żywiole wodnym — otrzymuje więc herb „Hydro", z naszą prośbą zarazem, aby lądując nie zamieniał płatowca w hydroplan, pozbawiając go podwozia.



P. K. Kazimierczuk, instruktor-szef szkoły lotn. A. A. W., który wespół z p. W. Nowakiem wyszkolił powyższą jedenastkę pilotów zyskując sobie uznanie władz Klubu i sympatję uczniów.

Po pasowaniu odbyła się druga część uroczystości — rozdanie nagród.

P. pułk. Rayski wręczył imieniem p. Ministra Komunikacji porucznikowi Żwirko czek na 1.000 zł., jako pierwszą nagrodę, zdobytą w „Locie poł.-zach. Polski" oraz papierośnicę od A. R. P.

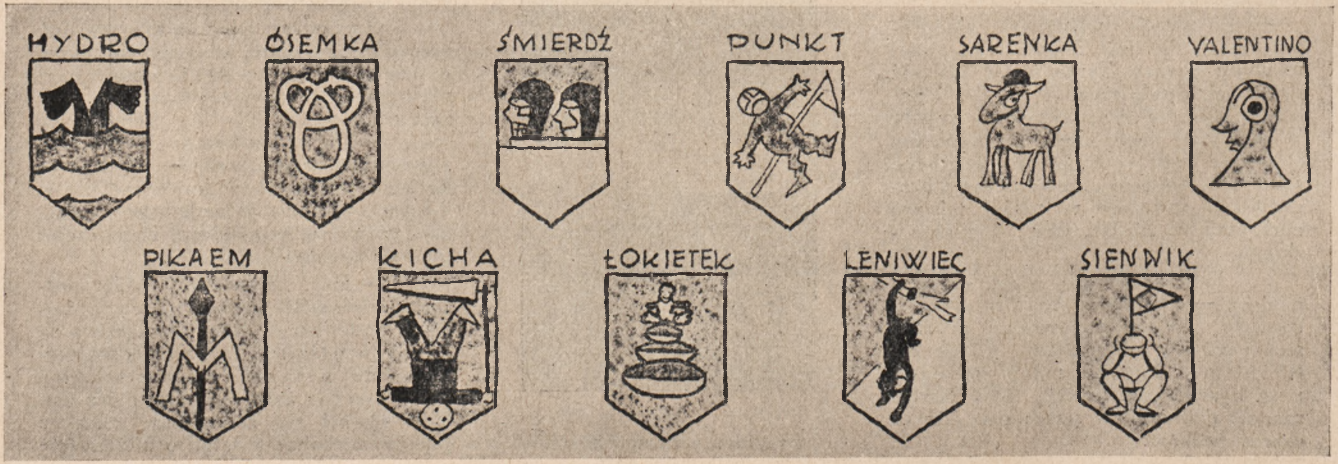
Prezes Zarządu Gł. A. A. przekazał wiceprezesowi A. A. W., inż. Rogalskiemu, puhar przechodni Związku Aeroklubów Akademickich, który Aeroklub Warszawski zdobył na r. 1929 również w locie krakowskim. Dyr. Pawłowski otrzymał do A. A. W. nagrodę wytrwania — statuetkę z bronzu.

Następnie rozdano nagrody zdobywcom pierwszego światowego rekordu lotniczego Polski. Pilot, por. Żwirko, dostał piękny puharek, zaś konstruktorzy RWD 2, pp. Rogalski, Wigura i Drzewiecki, marmurowe przyciski z emblematami lotniczemi i stosownemi napisami. Gdy por. Żwirko stanął przed stołem prezydjalnym, posypały się rzęsiste oklaski.

Nakoniec przemawiał okolicznościowo prezes Zarządu Gł. L.O.P.P., p. inż. Eberhardt, poczem Mistrz Ceremonji zaprosił gości do hangaru, na studenckie śniadanie. Tu wznoszono toasty, którym towarzyszyły liczne starty w górę. Wystartował por. Żwirko, później kierownik szkoły Rychter, instruktorzy Kazimierczuk i Nowak, „as" szkoły Ulanicki i t. d. i t. d.

Uroczystość w miłym i wesołym nastroju przeciągnęła się do 2-ej popoł.

I. Sienkiewicz.



Herby nadane wyzwolonym pilotom (objaśnienie w tekście).

FELJETON

WSPOMNIENIA Z ZAWODÓW

Co będzie, to będzie! Tylu „patałachów" potopiło się w Atlantyku nazajutrz po otrzymaniu brevetu pilota, dlaczego ja mam być rozsądniejszym? Biorę udział w „Locie południowo-zachodniej Polski". Co będzie, to będzie!

Poniżej, w prozie pełnej smętku zwierzam się bliźnim z przeżyć raidowych.

„Moth" został zreperowany po kapotażu kazimierskim. Zrobiłem na nim, po półtoramiesięcznej przerwie, kilka płochliwych lotów; Rychter przejrzał silnik — wszystko gotowe. Jakoś to będzie, zwłaszcza, że za towarzysza mam nie byle kogo, bo pewnego znakomitego konstruktora i pilota zarazem, popularnie zwanego „Drzewcio", w wytwornych zaś salonach znanego pod zaszczytnym pseudonimem „Bysio"... Gentleman ten, jak się okazało, znakomicie orjentuje się w terenie. W locie z Warszawy do Częstochowy, który był samą przyjemnością, nauczył mnie wielu cennych rzeczy, które chętnie przekazałbym potomstwu, gdybym takowe posiadał.

Licho nadało, że nie napełniłem całego zbiornika benzyną, biorąc na serjo wiadomość, że w Częstochowie jest lotnisko.

Istotnie, w Częstochowie jest lotnisko; widzimy z góry maszynę lubelską, lądujemy radośnie, równie radośnie witamy się z Szulczewskim, który komunikuje nam, że hangar i lotnisko żadnej obsługi nie mają, i że ani kropli benzyny w obrębie kilku kilometrów również niema.

Nosy nasze zwisły bezwładnie, kierując ostrza po loksodromie do środka globu. Myśl błyskawicznie pracowała. Zabieg ten niewiele pomógł, wiadomo bowiem powszechnie, że benzynę wyrabia się w inny sposób.

Zasięgnąwszy języka, udaliśmy się do wartowni wojskowej, odkrytej w odległości kilometra od lotniska, stamtąd porozumieliśmy się z L.O.P.P. błagając o benzynę i lokomocję z Częstochową.

Trwaliśmy w oczekiwaniu. Przyleciał tymczasem por. Meissner na Moranie i Pawłoski z Worledgem na J D 2 bis. Martwimy się wspólnie.

Około 4-ej po poł. (czekaliśmy od 11-ej rano) przywieziono benzynę. Napoiliśmy nią nasze pegazy i, podziękowawszy gospodarzom, wystartowaliśmy do Krakowa.

Szkoda hangaru i lotniska w Częstochowie! Założone dużym, zapewne, kosztem, marnieje z braku opieki. Szyby w nowym hangarze potłuczone przez miłą dziatwę przy pomocy niezawodnych proc. Emaljowane tabliczki z napisami i ostrzeżeniami — również potłuczone celnemi strzałami. Słowem, nieokiełznana dziczyzna młodzieży częstochowskiej, usposobionej bojowo, akcentowana na każdym kroku, daje pełną gwarancję, że metodyczne niszczenie pozbawi Częstochowę urządzeń lotniczych w czasie krótszym, niżby się można spodziewać.

Piękny podwieczorny przelot z Częstochowy do Krakowa doliną Prądnika.

W Krakowie zebranko dosyć burzliwe. Słabe silniki gorąco protestują przeciwko trzystakonym maszynom. Kapitan Halewski uspakaja burzę.

Następnego dnia dziwne widowisko, z którego zresztą zda relację pióro inne, a niezawodne w ścisłości, — raid właściwy, a raczej wyścig na trasie Kraków—Częstochowa—Katowice—Kraków.

Osiemnaście maszyn na starcie; prawie wszystkie kluby reprezentowane.

Piękne rzeczy widziały oczy moje.

Piękny był widok kapitana Halewskiego, jednego z najbardziej zasłużonych mężów z pośród organizujących sport lotniczy, spieszącego, zaaferowanego, biegającego po lotnisku z miną zdziwioną, jak indyczka, która wysiedziała jaskółki.

Piękna była pogoda, mimo że wicher dmuchał okrutny.

Start. Mając Nr. 19, jestem świadkiem pospiesznych startów osiemnastu maszyn. Motory, na pełnym gazie, wrzeszczą na całe gardło, że im się dzieje krzywda. Nieludzcy piloci puszczają mimo uszu jęki maszyn i gnają na całego, jak do bufetu na proszonych przyjęciach.

Pompujemy w stronę Częstochowy. Drzewcio pyta mnie przez telefon z przekąsem, dlaczego już drugi raz przelatując tę trasę, nie omijam Zawiercia, które leży znacznie „nie po drodze". Odpowiadam uprzejmie, że widocznie w przeszłem życiu musiałem z Zawierciem mieć coć wspólnego i siła tajemna — jak w noweli Meissnera — ciągnie mnie nad to miasto. Ciska niesamowicie. Emocja wyścigowa i chęć zrobienia jaknajlepszego czasu walczy we mnie z litością dla własnego (o Boże!), nie państwowego motoru. Zwycięża, oczywiście, uczucie głupiej próżności — zapycham biednego Gipsy na 1950 obrotów.

Częstochowa wczoraj opuszczona znów jest dla nas niegościnna.

Uszczęśliwieni z pięknego czasu osiągniętego na trasie Kraków—Częstochowa, odgrażamy się, że Częstochowę — Katowice wyrobimy w równie dobrem tempie. Jednak po wskoczeniu w powietrze, znalazłszy się nad Wartą, motor mój zaczyna kichać gwałtownie. Wracamy, przeglądamy komorę karburatora, znajdujemy feler w pływaku. Startujemy poraz drugi. Efekt ten sam.

Pozostajemy w Częstochowie, w towarzystwie pp. Sido, który skapotował, i Korbla, któ-

remu wiatr najniespodziewaniej wywrócił maszynę, stojącą zupełnie grzecznie pod hangarem, łamiąc jej śmigło.

Zacnym człowiekiem jest Korbel. Oby mu się przyśniło, że ma wszystkie zęby (dowcip lokalny A.A.W.)! Mimo kolosalnego zmartwienia, jakie mu sprawiła przygoda z maszyną, miał tyle sił, że, zalewając się łzami, rozebrał mój karburator i usunął części obce, zapychające „takowy".

Po tej operacji, mój Moth gadał świetnie, jak przekupka lub sprzedawca książeczek, opiewających bohaterskie czyny „biskupa" Kowalskiego.

Niestety, było znacznie zapóźno, aby móc, przy najlepszych chęciach, załatwić jeszcze dwa etapy. Wracamy jak niepyszni do Krakowa.

W Krakowie zasięgamy języka o wyczynach byłych konkurentów. Namówiony, wspinam się na 1500 metrów, usiłując uczynić to możliwie najszybciej. Wyrzuciłem z maszyny wszystko, co było do wyrzucenia. Zredukowanie wagi własnej pilota przyszło mi z niejaką trudnością. Na wysokości 1500 metrów znalazłem piękny puhar A. A. Kraków. Jest on bardzo miłą pamiątką przeżyć raidowych i wspomnieniem krakowskich kolegów. Oczywiście, nagroda ta dostała mi się dlatego, że nagród było więcej, niż uczestników.

Wieczorem bankiet w hotelu Francuskim. Wręczenie nagród, potem „żarcie". Porucznik Żwirko niech żyje! RWD niech żyje! Krajowa maszyna „nabiła" Motha. Skórzewski zdobył drugą nagrodę na Moth'ie — 500 zł. w gotówce.

Dobrze się stało, że nagroda pieniężna zasiliła najuboższego z nas. Nieborak (Himmelkrebs) będzie miał sobie za co sprawić na zimę onuce na nogi.

Nagrodę dla pilota wyszkolonego w aeroklubach akademickich zdobył doktór Piotrowski. Taki to ma dobrze — może latać. Bo jak się (co nie daj Boże!) uszkodzi, to się przynajmniej sam zreperuje, i to za darmo.

Przemówienia. Najpierw oficjalne, potem nieoficjalne. Rozchodzimy się w nastroju najbardziej przyjacielskim, acz podnieconym.

Następnego dnia symetryczną trójką: RWD z por. Żwirką i Wigurą, oraz dwa Mothy, Skórzewskiego i mój, unosząc puhar, zdobyty dla klubu warszawskiego, grzmimy do Warszawy. Meldujemy się przez chwilę w powietrzu. Siadamy, wysiadamy, zasiadamy do śniadania, gdzie, nastroiwszy lutnię Homera, opowiadamy dziwne i nieprawdziwe baśnie o tem, co było i czego nie było w Krakowie. „Dziecko jesteście, Szulczewski!."

T. Pruszkowski.

Z DZIAŁALNOŚCI L. O. P. P.

Ogólne zgromadzenie programowo-budżetowe. Dn. 4 listopada obradowało w Warszawie doroczne zgromadzenie programowo-budżetowe L.O.P.P., w którem obok delegatów komitetów wojewódzkich brali udział przedstawiciele władz państwowych, a mianowicie: pp. gen. Kwaśniewski ze Sztabu Gł., pułk. Abczyński i kpt. Halewski z Dep. Aeron. oraz nacz. Filipowicz z M. K.

Zarówno program działalności, który referowali pp. prezes Zarządu Gł. inż. Eberhardt i wicepres inż. Rudziński, jak i budżet na r. 1930 został przyjęty w brzmieniu proponowanem przez Zarząd Gł.

Obradom przewodniczył p. Sołtan w towarzystwie p. dra Kocura, L. Uniechowskiego i sędziego Pikora.

Zebranie Rady Gł. W dniu 17 października r. b. odbyło się posiedzenie Rady Głównej L. O. P. P. przy udziale 34 członków.

W wyniku wyborów Prezydjum Rady Głównej ukonstytuowało się w składzie następującym:

Prezes: senator Jan Zagleniczny

V-prezesi: gen. E. de Henning Michaelis i dr. K. Vacqueret

Sekretarz: prof. K. Taylor.

W zastępstwie nieobecnego na zebraniu prezesa Rady Głównej sen. Zaglenicznego, przewodniczył gen. de Henning Michaelis, a następnie dr. K. Vacqueret.

Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P., p. inż. Eberhardt, złożył w imieniu zebranych profesorowi Marchlewskiemu serdeczne podziękowanie za jego wybitne trudy na stanowisku przewodniczącego Rady.

Po przyjęciu protokułów poprzednich zebrań, wysłuchano sprawozdania Zarządu Głównego, obejmującego działalność organizacyjną, propagandową, lotniczą, obrony gazowej i finansową, które złożył prezes Eberhardt. Sprawozdanie Zarządu Głównego, wykazujące dalszy postęp tak w działalności, jak w organizacji L.O.P.P., przyjęte zostało przez Radę Główną z zadowoleniem i bez dyskusji.

Dalej prezes Eberhardt przedstawił Radzie Głównej program prac Komitetów Wojewódzkich L.O.P.P. na 1930 r.

Na wniosek p. Eberhardta, który poinformował zebranych o poczynionych już przez Zarząd Główny krokach, Rada Główna zleciła Zarządowi Głównemu wejście w porozumienie ze Sztabem Głównym co do sposobu rozpoczęcia przez L. O. P. P. działalności obrony przeciwlotniczej.

Wysłuchano pozatem referatu p. Wędrychowskiego, prezesa Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki w Warszawie z dotychczasowej działalności Sekcji.

W końcu rozpatrzono i przyjęto bez zmian projekt budżetu Zarządu Głównego L. O. P. P. na 1930 rok w sumie zł. 1.875.000.

WIEŚCI Z KLUBÓW

Kluby a A. R. P. W dn. 29 października r. b. odbyło się zebranie Komisji Lotnictwa Sportowego, na którem rozpatrywano, z udziałem delegata Zrzeszenia Klubów Lotniczych, stosunek organizacyjny A. R. P. do klubów.

Godząc się na istnienie przy A. R. P. organu reprezentującego kluby, Komisja wypowiedziała zdanie, że nazwa tego organu nie powinna mylić opinji co do kompetencji A. R. P. jako jedynego reprezentanta polskiego sportu lotniczego.

W związku z tem, nazwa zrzeszenia klubów ulegnie przypuszczalnie zmianie na: „Rada Klubów Lotniczych przy A. R. P." lub t. p. Sprawa ta ma być omówiona na najbliższem zebraniu delegatów klubów.

Zrzeszenie Klubów Lotniczych. Zarząd Z. K. L. przystąpił do opracowania, w porozumieniu z Komisją Lotnictwa Sportowego A.R.P., planu zawodów i mistrzostw lotniczych na r. 1930.

Opracowane zostały i rozesłane klubom jednakowe dla wszystkich schematy sprawozdań miesięcznych oraz dziennych wykazów lotów.

Zarząd Z. K. L. rozesłał do wszystkich klubów ankietę w sprawie dotychczasowej ich działalności.

KRONIKA POLSKA

Z przemysłu. W pierwszych dniach listopada b. r. odbyły się w Podlaskiej Wytwórni Samolotów próby z dwoma nowemi płatowcami pościgowemi szkolnemi: jednomiejscowym — PWS 11 i dwumiejscowym PWS 12. Próby wykazały bardzo znaczną stateczność nowych płatowców. Szczegółów narazie brak.

Komisja egzaminacyjna dla pilotów cywilnych. Na podstawie rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji z dn. 8 lutego b. r. „O zakresie egzaminów teoretycznych i praktycznych i o składzie Komisji Egzaminacyjnej dla kandydatów na członków oraz członków załogi statków powietrznych", pan Minister Komunikacji powołał ostatnio komisję egzaminacyjną dla pilotów cywilnych.

Wydział Lotnictwa Cywilnego M. K. opracowuje obecnie regulamin tej komisji.

Skład Komisji jest następujący: pilotaż—mjr. Wieden i mjr. Makowski, radjo i nawigacja — kpt. Bylewski i por. Trybulski, prawo lotnicze — kpt. Halewski i por. Piątkowski, meteorologja — kpt. Zacharewicz i adjunkt Niemczewski. Przewodniczącym Komisji jest naczelnik Wydziału Lotn. Cyw. pułk. Filipowicz, sekretarzem zaś— st. ref. W-łu p. Adamowicz.

Jak nas informuje Wydział Lotnictwa Cywilnego, egzaminy zaczną się dopiero wczesną wiosną roku przyszłego.

Statystyka P. L. L. „Lot" za październik. W październiku b. r. samoloty Polskich Linij Lotniczych „Lot" dokonały 626 lotów normalnych według rozkładów i dodatkowych, na przestrzeni 146.550 km., przewożąc ze stuprocentowem bezpieczeństwem i 98% regularnością 1.484 pasażerów, 5.049 kg. poczty i 40.416 kg. towarow (fracht 19.236 kg., bagaż 18.723 kg., gazety 2.457 kg.),

Zakres działalności Wydziału Lotnictwa Cywilnego. Numer 18 Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji z dn. 15 października b. r. zawiera „Rozporządzenie Ministra Komunikacji o podziale czynności między Departamenty, Biuro Personalne i Wydziały Ministerstwa Komunikacji". § 10 powyższego rozporządzenia określa szczegółowo w 25 punktach zakres działalności Wydziału Lotnictwa Cywilnego.

Zmiany w Departamencie Aeronautyki. Pierwszy zastępca Szefa Dep. Aeron. ppułk. pil. Jasiński został przeniesiony niedawno na stanowisko dowódcy III Grupy Aeronautycznej w Krakowie.

Stanowisko I-go zastępcy objął ppułk. Kuźmiński.

Ostatnio w sferach lotniczych zaczęły krążyć pogłoski o tem, że referat informacyjno-prasowy przy Departamencie Aeronautyki ma być zlikwidowany, a funkcje jego ma przejąć II Oddział Sztabu Głównego.

Dotychczasowy referent prasowy por. pil. Meissner ma być przeniesiony do Dęblina.

Pierwszy polski film lotniczy. W Poznaniu odbywa się nakręcanie pierwszego polskiego filmu lotniczego „Gwiaździsta eskadra" według scenarjusza por. Meissnera.

Fundacja lotnicza im. marszałka Piłsudskiego. Zebrana przez podoficerów lotnictwa suma 58 tysięcy złotych, przeznaczona pierwotnie, jako fundacja lotnicza im. marszałka Piłsudskiego, na budowę samolotu jego imienia, na życzenie p. marszałka została przelana na rzecz Komitetu Budowy Instytutu Meteorologicznego.

Echo sukcesu Grzeszczyka. Naczelnik Wydziału Lotnictwa Cywilnego Min. Komunik. wystosował do p. Grzeszczyka, z okazji jego ostatniego głośnego rekordu szybowcowego, imieniem Ministerstwa Komunikacji depeszę gratulacyjną.

Goście z Czechosłowacji. W ub. miesiącu przybył do Warszawy naczelny dyrektor znanej czeskiej wytwórni silników „Walter" inż. T. Kumpera, zaproszony do Polski przez Komisję Lotnictwa Sportowego. Dyr. Kumpera w czasie swego kilkudniowego pobytu w stolicy Polski zwiedził nasze lotnictwo, warsztaty Sekcji Lotn., aerodrom A.A. Warsz., Zakłady Skody oraz budujące się lotnisko na Okęciu.

W dniu 15. X. przyleciał z Finlandji znany pilot czeski Novak na czeskim „Moth'ie" — Aero 34 „Kos", z Walterem 85, opisywanym w poprz. n-rze Mł. Lotnika. Dokonane na lotnisku warszawskiem próby wypadły dla nowej czeskosłowackiej maszyny sportowej bardzo korzystnie. Cena A 34 z silnikiem wynosi około 27 tys. zł.

Na naszem zdjęciu widzimy obu gości w towarzystwie przedstawicieli naszych klubów lotniczych.



1. Pilot Novak, 2. kpt. Halewski, 3. dyr. Kumpera, 4. prof. Pruszkowski.



NOWOŚCI TECHNICZNE

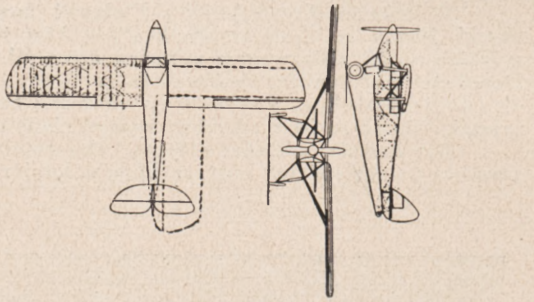
De Havilland „Hawk Moth". Jest to mała maszyna komunikacyjna, przeznaczona dla 1 pilota i 3 pasażerów. Samolot ten, typu parasol, posiada płat dzielony z jedną parą zastrzałów w kształcie litery „V". Oprócz tych dwóch zastrzałów, mamy jeszcze jeden pręt, prowadzący od przedniego dźwigara do węzła zewnętrznego, w którym zaczepia się również goleń podwozia. Skrzydła doczepiają się bezpośrednio do górnych dźwigarów kadłuba. Płat jest konstrukcji drewnianej, kryty płótnem. Posiada wąskie, długie, nieodciążone lotki.

Kadłub, przekroju prostokątnego, mieści w sobie kabinę dla pilota i pasażerów. Kabina jest całkowicie oszklona tak, że widoczność do góry i na bok jest zupełnie dobra. Do konstrukcji kadłuba użyto częściowo rury stalowe o przekroju kwadratowym, a częściowo okrągłe; w okuciach węzłowych rury te są łączone blachami z pomocą nitów i śrub. Pozostałe węzły są spawane.

Płatowiec zaopatrzono w 200-konny 8-miocylindrowy silnik typu De Havilland „Ghost"; jest to silnik chłodzony powietrzem, o układzie cylindrów w kształcie litery „V". Kozioł podmotorowy wykonano z rur stalowych kwadratowych.

Stery i stateczniki są spawane z rur, kryte płótnem.

Szeroko rozstawione, bezosiowe podwozie posiada amortyzację krążkową, gumową, w pionowej goleni.



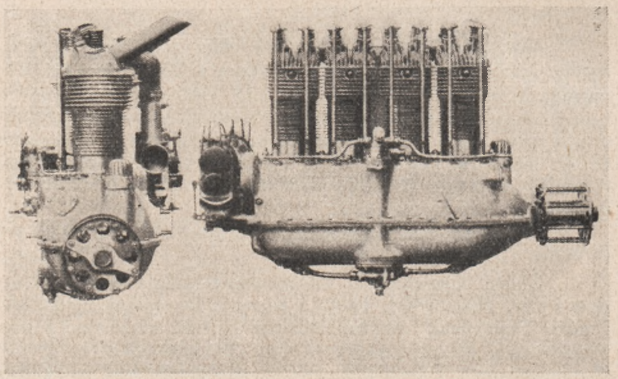
Dane charakterystyczne:

Rozpiętość	13,2 m.
Długość	8,8 m.
Powierzchnia nośna	25,7 m^2.
Rozstaw podwozia	3,0 m.
Silnik: de Havilland „Ghost"	200 KM.
Ciężar własny	910 kg.
„ użyteczny	545 „
Szybkość max.	180 km/godz.
„ handlowa	160 „
Zasięg	800 km.

Silnik Colombo „S. 53" 85 KM. Włoska fabryka „Colombo" w Medjolanie wypuściła nowy 4-rocylindrowy, chłodzony powietrzem, szeregowy silnik, bardzo podobny swym zewnętrznym kształtem do tego typu silników angielskich.

Rozwija on przy 1700 obr./min. moc 85 KM., a przy 2000 obr./min. do 105 KM.

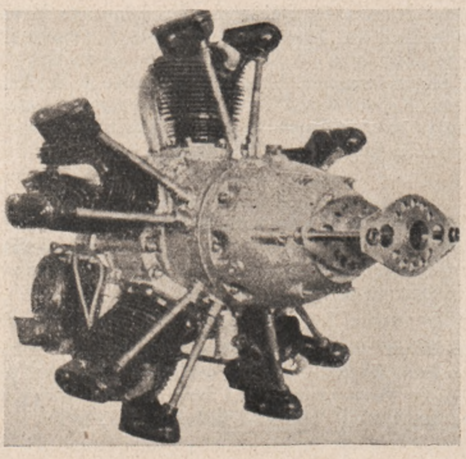
Tuleja cylindra jest stalowa użebrowana; głowica ze stopu magnezowego jest zamocowana na gwincie. Wał korbowy jest w 5-ciu miejscach podparty w panewkach bronzowych. Siły osiowe przejmuje łożysko oporowe kulkowe.



Dane charakterystyczne:

Średnica cylindra	114 mm.
Skok	140 „
Objętość skokowa	5,71 litra
Współczynnik sprężania	5
Ilość obrotów	1700 obr./min.
Moc nominalna	85 KM.
Ciężar wraz z piastą	103 kg.

Silnik BMW. 65 KM. Niemiecka fabryka silników „Bayerische Motoren Werke", znana ze swych dużych silników lotniczych, chłodzonych wodą, wypuściła niedawno mały szybkoobrotowy silnik chłodzony powietrzem.



Posiada on w układzie gwiazdowym 5 cylindrów, których tuleje są stalowe, a głowice ze stopu lekkiego, nakręcane.

Silnik zaopatrzono w planetarną przekładnię obrotów o stosunku 1 : 2. W tylnej części karteru mamy turbowentylator zapewniający dobry układ mieszanki, oraz sprężenie jej w nieznacznym stopniu przed dojściem do cylindrów. Zapłon uskutecznia się z pomocą 2-ch magnet, umieszczonych na tylnej stronie silnika.

Dane charakterystyczne:

Średnica cylindra	83 mm.
Skok	80 „
Objętość skokowa	2,17 litra.
Obroty silnika	3000 obr./min.
Moc	65 KM.
Obroty śmigła	1500 obr./min.
Największa średnica obrysia	712 mm.
Ciężar	75 kg.

RÓŻNE

Francja — Daleki Wschód. Jakkolwiek lotnictwo Francji dawno już ustąpiło z pierwszego miejsca, jakie zajmowało przez wiele lat, czyni się tam gorliwe wysiłki, żeby chociaż dotrzymać kroku zwycięskim rywalom.

Świeżą oznaką ożywienia działalności jest powstanie nowego T-wa Komunikacyjnego „Air-Asie", dla realizacji powietrznego połączenia Francji z częścią Dalekiego Wschodu, która pozostaje pod jej wpływami.

Program działalności kompanji rozłożony został na 3 grupy:

A. Uruchomienie linji Paryż—Indochiny,

B. Rozbudowa sieci komunikacji wewnętrznej w Indochinach,

C. Rozbudowa sieci, łączącej Indochiny z krajami sąsiedniemi (Chiny, Indje, Siam).

W pierwszym rzędzie uruchomione zostanie 5 linij największego znaczenia, które stanowić będą niejako przedłużenie czynnej linji Londyn—Indje.

Przedsięwzięciu temu rokują Francuzi wielkie nadzieje, gdyż liczą na tysiące turystów, które corocznie przewijają się przez tamtejsze okolice. Jednak projektowana ekspansja na tereny Chin i połączenie z Japonją wydają się problematyczne wobec zdecydowanej konkurencji amerykańskiej.

Drugim pomyślnym objawem rozwoju francuskich linij powietrznych jest zawarcie dwu korzystnych umów przez T-wo „Aéropostale" z rządami Chile, Hiszpanji i Włoch na przewóz poczty. T-wo to utrzymuje od paru lat pośpieszną komunikację pocztową między Europą a Afryką Pł. i Ameryką Pd. Przystępuje ono obecnie do dalszego rozszerzenia swej sieci w Ameryce Pd. We wspomnianych koncesjach zagwarantowało Chile oddanie połowy wszelkiej poczty do Boliwji, Peru i Ameryki Pn., zaś wymienione państwa europejskie zakontraktowały przewóz swej poczty całkowitej. Ogólna sieć linij tegoż T-wa, które jest spadkobiercą byłego „Latécoère", wynosi 17000 km.

Komunikacja nocna w U. S. A. Do zdobyczy ostatnich lat zaliczać należy przedewszystkiem szybką rozbudowę linij nocnych. Sieć linij nocnych U.S.A. jest największą tego rodzaju na świecie, ba nawet linje nocne obsługiwane przez jedną kompanję komunikacyjną „Bocing" wynoszą więcej od wszystkich nocnych linij Europy. Towarzystwo to osiągnęło w swej statystyce przelecianych kilometrów liczbę 8 miljonów, z czego 3,7 milj. przypada na linje nocne. Dziś stosunek ten wynosi 1:2, przy ogólnej przestrzeni 16000 km., przelatywanej w ciągu doby. Linja N. Jork—S. Francisko, przygotowana na całej długości do lotów nocnych, wynosi 4350 km. i wyposażona jest w 111 lądowisk, 232 reflektory 24-calowe i 529 świateł migotliwych. Samoloty wyposażone są w naboje świetlne (rodzaj rakiet) umocowane do specjalnych spadochronów. Prawie wszystkie aparaty posiadają radjotelefony.

Linja rozporządza pozatem specjalnemi stacjami radjowemi, które na żądanie pilota określą mu jego położenie.

Wyczyny rekordowe. Dnia 20.VIII. b.r. pilot niemiecki C. Edzard na awjonetce Focke-Wulf S. 24 „Kiebitz" z silnikiem Siemens S. H. 13. 72/80 KM. ustanowił nowy rekord dla długości przelotu na trasie zamkniętej w wysokości 1601km. Rekord ten został uznany przez F.A.I. dnia 5.IX. r. b.

Dnia 9.IX. tenże pilot, wystartowawszy z Bremy, postanowił pobić na tejże maszynie dotychczasowy rekord dystansu. Po $12^1/_2$-godzinnym locie wylądował jednak w Biarritz, przeleciawszy tylko 1350 km. Silna mgła niepozwoliła mu zapuścić się w niebezpieczne Pireneje. W ten sposób dotychczasowy rekord 1305,5 km., w istocie pokonany, nie będzie uznany za formalny, gdyż regulamin F. A. I. wymaga przewyższenie zatwierdzonego wyczynu najmniej o 100 km.

Po długich przygotowaniach, utrzymywanych w tajemnicy, wystartował dnia 13.X. z Bourget wczesnym rankiem pilot Vancaudenberg na znanej awjonetce „Albert", zaopatrzonej w silnik Salmson 40 KM. Zamierzał on ustanowić nowy rekord dystansu, pobity niedawno w tej klasie, a wynoszący 2655 km. Vancaudenberg leciał w kierunku Rosji i według pojemności zapasowych zbiorników spodziewał się osiągnąć około 3500 km. Na skutek jednak bardzo niepomyślnych warunków atmosferycznych musiał lądować w okolicy Mühlheim, a awjonetka uległa rozbiciu.

Rohrbach-Romar dla Francji. Z nieukrywaną radością zawiadamiają pisma niemieckie o zamówieniu przez Francję w zakładach Rohrbacha w Berlinie jednego morskiego olbrzyma „Romar". Dokonane ono zostało prawdopodobnie w związku z nowemi planami komunikacyjnemi Francji.

Konkurs Guggenheima zamknięty został dn. 31.X. Stanęło doń 16 firm. Z Europy zainteresowały się konkursem: Handley Page, Gloster, Cierva i Breda, czyli 3 fabryki angielskie i 1 włoska. Wszystkie nadesłane rozwiązania są obecnie demonstrowane przed komisją konkursową. Należy niebawem spodziewać się ogłoszenia wyników tej najciekawszej w ostatnich czasach imprezy technicznej,

Dobra szkoła. Droga do karjery młodego adepta sztuki latania, A. Colla, obfituje w poważne trudności. Jest on elewem jednej z włoskich wojskowych szkół pilotów i bardzo niedawno dopiero wydostał się ze spokojnej zatoki „dubla" na otwarte morze samodzielnych poczynań. Trwa on jeszcze w tej epoce, kiedy to człowiek nie bardzo zdaje sobie sprawę, jakim cudem wystartował. Podobno też samopoczucie w powietrzu jest wtedy bliźniaczo podobne do skrajnego pesymizmu obywatela, który pierwszy raz w życiu dosiadł rumaka. Taki to człowiek, zamiast napawać się rozkoszą galopu, uporczywie martwi się tem: jak i gdzie to on „zsiądzie".

Tak mniejwięcej, bez zbytniej przesady, czuł się nasz młody entuzjasta pewnego przysłowiowego pięknego poranku jesiennego, kiedy stojący o parę kroków z prawej strony instruktor dał znak do startu. Dał więc gaz i robił to, co dotychczas zawsze robią i zapewne jeszcze po wieczne czasy robić będą niecierpliwi uczniowie. Zaczął więc wymachiwać na wszystkie strony łago'nym knyplem i posłusznym orczykiem, dopóki potulna a nadewszystko cierpliwa i na szczęście własnym rozumem obdarzona maszyna (jak każda szkolna; tym razem dwupłat Breda) nie znalazła się w równym poziomym locie. Byłby teraz zapewne nasz sławny uczeń nieco odpoczął (stery—również), gdyby nie niesamowite zjawisko z lewej

strony kadłuba. Oto między skrzydłami wyłoniła się niespodziewanie ludzka postać, wysyłająca jedną ręką uspokajające i przyjazne znaki. Młody ryzykant przywołał do pomocy wszelkie swoje władze umysłowe do opanowania tego nowego a nieznanego niebezpieczeństwa (o którem nie uczył instruktor).

Sprawa cała, opowiedziana jeszcze raz od początku, brzmi tak. W chwili, kiedy naszemu bohaterowi instruktor dał znak do startu, stojący na maszynie mechanik zabezpieczał lewą osłonę silnikową. Uczeń go nie widział. Cóż wogóle widzi uczeń podczas drugiego samodzielnego lotu? Widzi podobno tylko jedno — że rodzone lotnisko jest dlań zawsze takie małe, jakiem się je ogląda z 1000 mtr.—po prostu wiele, wiele za małe; ale to do rzeczy nie należy.

Mechanik był to człowiek doświadczony, widział niejedną maszynę i niejednego ucznia.

Zeskoczyć było już za późno — lecieć też niebezpiecznie. Mądry ten człowiek (taki prawie mądry jak maszyna szkolna) zajął przedewszystkiem na skrzydle pozycję, w której nie mógł być widziany przez ucznia (takiego najgorzej drażnić).

Wyłonił się dopiero nieśmiało, kiedy maszyna weszła w równy lot poziomy.

Jak się rzekło, człowiek ten był doświadczony i zapewne jego wyjątkowej umiejętności obchodzenia się z ludźmi należy zawdzięczać dojście do porozumienia z przerażonym elewem. Stanęło wreszcie na tem, że wgramolił się on (mechanik) na siedzenie instruktora, poczem obaj przeżyli jeszcze jedną emocję (wiraż i lądowanie) i wkrótce znaleźli się szczęśliwie na starcie, początkowo mocno entuzjastycznie witani przez wszystkich, nieco później, na osobności srodze złajani przez instruktora.

Oczywiście przez parę dni w szkole wrzało jak w ulu; a wszystko to dokumentnie opisała gazetka „La vie dell'aria". Do tego można dodać, że taka sławna szkoła mieści się w Caserta, a cudem ocalony skromny znawca ludzkiej psychologji i motorów zwie się Lombardi. Działo się to tej jesieni.

Pierwsze krajowe zawody samolotów turystycznych we Włoszech. Dnia 6 października b.r. odbyły się na wspaniałym i nowocześnie urządzonym lotnisku rzymskim (Aeroporto del Littorio) pierwsze krajowe zawody samolotów turystycznych.

Już rok temu włoskie wytwórnie lotnicze zbudowały 8 doskonałych typów awionetek, mianowicie: Fiat, Breda, Caproni, Macchi, Piaggio, Cant, Cab.

Aparaty te miały wykazać w zawodach oprócz szybkości, wytrzymałości, szybkości startu i lądowania, również swą sprawność. Brali w nich udział najlepsi piloci włoscy, a mianowicie: De Bernardi, Liberati, Lovadina, Gelmetti, Mencarelli, Bottalla, Chiesi, Guazzetti, Gastaldo, Guerra, Gamma, Francis Lombardi, Donati.

Zawody odbyły się na przestrzeni 100 km. i były podzielone na 2 części: zawody eliminacyjne i końcowe.

Zawody dla pilotów polegały na lądowaniu i starcie w obrębie dwóch kół o średnicy 100 i 140 metrów. Zawodnicy winni byli lądować wewnątrz tych kół, bez zatrzymania motoru, i stanąć.

Oprócz próby lądowania i startu odbywało się również strącanie baloników.

Zawody te cieszyły się dużem powodzeniem wśród publiczności, która napłynęła do portu Littorio w liczbie 40.000 osób.

W przeddzień zawodów aparaty były wystawione na widok publiczny na głównych placach Rzymu, gdzie przyglądały im się wielkie tłumy ludności.

Zawody odbyły się w godzinach popołudniowych. Samoloty biorące w nich udział zostały podzielone na trzy ekipy. Do pierwszej należały Breda 15 (pil. Liberati), Fiat Asl. (pil. Lovadina), Romeo 5 (pil. Gelmetti). Do drugiej: Caproni 100 (pil. De Bernardi), Macchi 70 (pil. Mencarelli), Fiat As. 1 (pil. Bottalla), Fiat As. 1 (pil. Chiesi). Do trzeciej: Ro 5 (pil. Guazzetti), Ro 5 (pil. Gastaldo), Fiat As. 1 (pil. Donati).

Ekipy wyruszały jedna za drugą co godzinę tak, że o godz. 17 eliminacje były już zakończone.

Wyniki ostateczne siedmiokrotnego okrążenia są następujące:

1.	Pil. Gamma	na Caproni 100	czas	35′ 5$^{1}/_{5}$″
2.	„ Chiesi	„ Fiat As. 1		37′ 27″
3.	„ Bottalla	„ Fiat As. 1		37′ 31″
4	„ Gelmetti	„ Ro. 5		38′ 40″

Pilot Guazzetti na aparacie Romeo zgłosił się pierwszy do kontroli, lecz został zdyskwalifikowany za nieprawidłowe lądowanie.

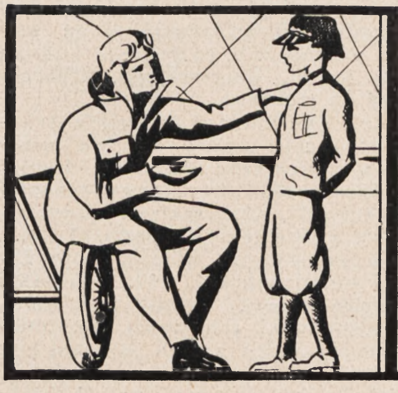
W czasie zawodów asy lotnictwa włoskiego: De Bernardi, Lovadina i Gelmetti wykonali trudne przeloty i emocjonujące akrobacje, które wzbudziły żywy podziw wśród zebranej publiczności.

Ten pierwszy pokaz awionetek został zorganizowany przez Aeroklub Rzymski i wykazał publiczności włoskiej doniosłość prywatnego lotnictwa, które w Italji zaczyna się wspaniale rozwijać.

Z TYGODNIA LOTNICZO-GAZOWEGO L. O. P. P.



Dnia 20.X r. b. odbyły się w Warszawie zawody lotnicze połączone ze świętem 1 p. lotn.



Do nas i o nas



Prace w kółkach rozpoczęte! Jak już to było nie raz, tak będzie i teraz! Pisaliśmy na tem miejscu niejednokrotnie o Kółku młodych lotników w Kaliszu, o ich pracach dawnych, o ich zajęciach obecnych, podawaliśmy do ogólnej wiadomości ich projekty na przyszłość, a dzisiaj znowu możemy podzielić się z naszymi czytelnikami jeszcze jedną wiadomością, która nadeszła drogą pocztową z Kalisza do Warszawy: W dniu 26 października została zorganizowana przez Zarząd szkolnego Koła L. O. P. P. przy gimn. im. T. Kościuszki propagandowo-dochodowa akademja lotnicza. Dzięki energji prezesa tej szkolnej organizacji lotniczej, kol. J. Kozłowskiego, uczn. VIII kl. i kol. Chojnackiego, członka Zarządu, również ucz. kl. VIII, oraz współpracy z nimi kilku innych młodych lotników, pełnych zapału, nie uznających nieprzezwyciężonych przeszkód, wszystkie „formalności" zostały załatwione w przeciągu 2 tygodni.

Wykorzystując poparcie, jakiem zawsze obdarza p. prof. Niedojadło swoich młodych lotników, których jest opiekunem, w szybkiem tempie uzyskali organizatorzy akademji zgodę dyrekcji gimnazjum na odbycie się jej w szkolnej auli, zgodę kierownika szkolnej orkiestry (dęta!) na jej wystąpienie czynne w czasie imprezy oraz przygotowano „żywe słowo" propagandy lotniczej w formie referatu. Kilkadziesiąt kilometrów „pokryły" nogi lotnicze w marszach od „jednego do drugiego", od redakcji do redakcji, od dyrektora do dyrektorki, poczem — nadszedł uroczysty, dawno z drżeniem serca oczekiwany, 26 października...

Początek naznaczono na godz. 6 wiecz., nic więc dziwnego, że niejedno serce, które w przyszłości nie przyspieszy swojego tempa w najniebezpieczniejszej akrobacji, zadrżało o godz. 5.45 na widok absolutnie pustej sali.

Szatnia i specjalna toaleta dla dam, stoliki z biletami, programami, lotnicza kawalerja w „smokach"— trwa w niemem oczekiwaniu... Tortury te, potęgowane ruchem wskazówki zegara, zakończyły się wreszcie o godz. 5 min. 50. Weszły na salę 2 osoby. A potem— tłok! A potem — początek!

Akademję rozpoczęto chóralnem odśpiewaniem Hymnu Lotniczego w wykonaniu szkolnego chóru pod batutą prof. Wiśniowskiego, poczem kol. Chojnacki odczytał referat p.t. „O lotnictwie". Dalszą część programu wypełniły występy orkiestry dętej, kwartetu smyczkowego, chóru oraz deklamacja p. t. „Na skrzydłach samolotu".

Po zakończeniu akademji, darzonej sutemi brawami przez publiczność, złożoną w większości z młodzieży szkolnej, delegacja Koła złożyła serdeczne podziękowanie za pomoc i przychylność prof. Wiśniowskiemu i dyr. Wichrowi, który zawsze popiera wszelkie prace młodych lotników na terenie podwładnej mu szkoły.

Ze względu na bardzo niskie ceny biletów (25 gr. dla młodzieży szkolnej) dochód z tej imprezy wyniósł 79 zł. 45 gr., które zostaną użyte na cele modelarni lotniczej.

Jak widzimy, można nie tylko mieć modelarnię, ale można ją również utrzymywać własnemi siłami!

W końcu należy podkreślić i ten fakt, że prace propagandowe Koła w Kaliszu odnoszą pożądane skutki: obecnie wszyscy uczniowie gimn. im. T. Kościuszki są członkami L. O. P. P.

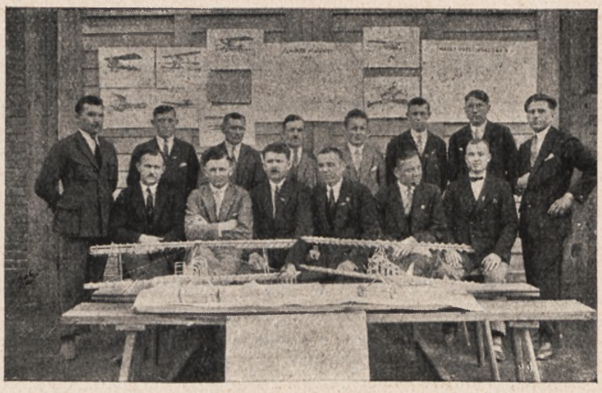
Również i **Kółko Lotniczo-Modelarskie przy Warsztatach Wagonowych P.K.P. w Ostrowiu Wlkp.** raźnie przystępuje do pracy. Kółko to zostało zawiązane przed ośmiu miesiącami, więc historja jego jest krótka. Dzięki poparciu sprawy organizacji modelarni przez L.O.P.P., został założony warsztat modelarski, dobrze zaopatrzony w potrzebne do budowy modeli narzędzia i materjały. Instruktorem został p. B. Grajeta, delegowany w tym celu z Poznania.

Pomimo krótkiego „nowicjatu", do eliminacyjnego konkursu modeli, zorganizowanego przez L. O. P. P. w Ostrowiu, zgłoszono 20 modeli, z których 3 zostały w rezultacie przeznaczone do wzięcia udziału w Ogólnokrajowym Konkursie, odbytym we wrześniu w Warszawie. Na tym konkursie modele Kółka Ostrowskiego zdobyły 5 nagród, ustalając jednocześnie rekord polski w klasie modeli rekordowych.

Obecnie Kółko posiada 44 członków, na których czele stoi jako wódz p. St. Sikorski. Nie ograniczając prac tylko do budowy modeli, przystąpili ostrowiacy do budowy jednoosobowego szybowca własnego projektu oraz drugiego egzemplarza awjonetki p. Nawrota.

Na szczególną uwagę zasługuje fakt że sam tylko p. Sikorski, wykorzystując swoje szerokie znajomości wśród pracowników fabryki „Wagon", wpisał do L.O.P.P.— jak o tem wiemy z jego listu—1800 członków.

Jak się pracuje w przeciętnem kółku lotniczem, jakie trudności trzeba pokonać, by osiągnąć cel zamierzony, choćby on nie godził w pobicie jakiegokolwiek



Kółko lotniczo-modelarskie w Ostrowiu. Siedzą pp.: Sołtysiak, Przybylski, Kostrzewa, Sikorski St. — prezes Kółka, Krogulecki, Tadeuszak. Stoją pp.: Mucha, Sikorski W., Stempień, Pawlak, Jarnuczak, Nowacki, Adamski i Głowacki.

rekordu (największa ilość członków!, najintensywniejsza praca!) mówi dokładnie sprawozdanie z prac Koła Szkolnego L. O. P. P, przy Seminarjum Naucz. Męskiem w Lublinie.

Koło to zostało zorganizowane w dniu 5 marca r. b. i odrazu rozpoczęło pracę w ognistem tempie. Obecnie Koło liczy 25 członków, którzy wszelkiemi siłami dążą do jego dalszego rozwoju na polu propagandy lotnictwa. Niektórzy z nich wykorzystują nawet w tym celu okresy wakacyjne, organizując na wsi odczyty z pokazami, cieszące się wielką sympatją ludności wiejskiej. Dowodem wielkiego znaczenia podobnych imprez jest obecność na jednym z takich odczytów, wygłoszonym przez sem. Smoleńskiego, w Dyzie, przeszło 80 słuchaczy.

W obrębie Koła prace są obecnie prowadzone w dwóch kierunkach: propagandowym i modelarskim. Pozatem koło gromadzi książki do własnej bibljoteczki, liczącej już 13 książek oraz kilkanaście egzemplarzy różnych pism lotniczych. W zakresie propagandy wewnętrznej zorganizowano 2 odczyty. Sekcja modelarska wykonała dosyć dużych wymiarów model samolotu, który został umieszczony na widocznem miejscu w gmachu szkolnym.

— — — — — — — — —

Bierzmy więc przykład z Kalisza, z Ostrowia, z Lublina, a będziemy mogli powiedzieć, że uczciwie spełniamy nadany nam przeznaczeniem obowiązek lotniczy!

Z życia „Startu" (Koło L.O.P.P. Nr. 13 w Warszawie). W dniu 27 października r. b. odbyło się w lokalu Kom. Stołecznego L.O.P.P. doroczne Walne Zgromadzenie członków Koła „Start" celem obrania nowego Zarządu, oraz omówienia w ogólnych zarysach prac Koła w r. 1929—30. O godz. 12.30 w poł., przy szczelnie zapełnionej sali „odczytowej", po uprzedniem wybraniu z pośród zebranych przewodniczącego Zgromadzenia i 2 jego sekretarzy, rozpoczęto obrady od wysłuchania sprawozdania ze swej całorocznej pracy ustępującego Zarządu, które z werwą i z prawdziwie lotniczym zapałem wygłosił dotychczasowy prezes „Startu", p. Osiejewski, stud. Politechniki Warsz. Następnie zabierali głos sprawozdawcy Komisji Rewizyjnej, skarbnik koła i kierownik warsztatu.

W okresie sprawozdawczym „Start", popierany finansowo przez Kom. Stoł. L.O.P.P., nie szczędząc pracy i wysiłków, uzyskał pozwolenie na wykonanie przy hangarze L.O.P.P. przybudówki, przeznaczonej na warsztat, w którym na wiosnę r. b. rozpoczęto budowę szybowca konstrukcji inż. A. Karpińskiego. Obecnie szybowiec jest gotowy do montażu.

Pragnąc zaspokoić swe lotnicze ambicje wyszkolenia się w pilotażu, rozpoczęli „startowcy" we wrześniu r. b. budowę 2 awjonetek typu szkolnego i treningowego: projektu B. Grzeszczaka (treningowy jednopłat o 2 miejscach) i projektu Wł. Kozłowskiego (dwuosobowy dwupłat szkolny z silnikiem „Walter" 85 KM.).

Po wysłuchaniu sprawozdań obrano nowy Zarząd, w którego skład weszli kol. kol.: Wł. Kozłowski (prezes), T. Koźbiałł (vice-prezes), Słupski (sekretarz), Szulc (skarbnik) i Z. Elżanowski (kierownik warsztatowy). Jako członkowie zastępcy zostali wybrani kol. kol. Mucharski i Kuntze.

W skład Komisji Rewizyjnej weszli: kol. B. Grzeszczak, kol. Wilkoński i kol. Osiejewski. Delegatem na Walne Zgromadzenie L.O.P.P. został wybrany Wł. Kozłowski.

Po krótkiej przerwie, w czasie której nowoobrany Zarząd rozdzielił między siebie poszczególne funkcje, prezes kol. Kozłowski podziękował obecnym w imieniu Zarządu za zaufanie i zapewnił, że nowy Zarząd dołoży wszelkich starań, by tego zaufania nie zawieść.

Obwieszczeniem terminu najbliższego ogólnego zebrania „Startu", które zostało naznaczone na dzień 1 grudnia, Zgromadzenie zamknięto.

— — — — — — — — —

W „Starcie" zawrzało. Zebrania Zarządu odbywają się 2 razy tygodniowo. Został zorganizowany cykl odczytów p. t. „Jak projektować awjonetkę", w czasie których każdy członek „Startu" może poznać zasady projektowania awjonetki wg. wymagań Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa.

Nowostworzona Sekcja warsztatowa, licząca przeszło 20 rutynowanych pracowników, rozmiłowanych w pracy lotniczej, realizuje projekty wyżej wspomnianych awjonetek, których szkielety już prawdopodobnie w grudniu będą gotowe do pokrycia.

I nie tylko warsztat pracuje. Sekcja propagandowa „Startu" przystępuje do organizowania kół szkolnych L.O.P.P. na terenie warszawskich gimnazjów, urządzając w nich ciekawe odczyty i pogadanki lotnicze.

Jednem słowem „Start" — wystartował.

ZARZĄDZENIA WŁADZ LOTNICTWA POLSKIEGO

Okólnik Nr. L/3143/29/P.
Wydz. Lotn. Cyw. w sprawie zdjęć fotograficznych.

§ 1. Wykonywanie zdjęć fotgraficznych może się odbywać na terenie danego portu lotniczego Ministerstwa Komunikacji względnie lotniska (o ile lotnisko to znajduje się wyłącznie w zarządzie M. K.) na zasadzie uprzedniego zezwolenia zawiadowcy portu, względnie pisemnego zezwolenia jego władzy przełożonej. W tym ostatnim wypadku osoba, która otrzymała takie zezwolenie, winna przed dokonaniem zdjęć zgłosić się u zawiadowcy portu i okazać mu posiadane zezwolenie.

§ 2. Zawiadowcy portu wolno zezwalać na dokonywanie zdjęć pojedyńczych na tle samolotów lub innem, uniemożliwiającem dokładne odtworzenie położenia, zabudowań i urządzeń lotniska.

Zdjęcia te winny mieć wyłącznie charakter zdjęć towarzyskich, t. j. ograniczać się zasadniczo do fotografowania osób przylatujących lub odlatujących.

§ 3. Na dokonywanie innych, niż wymienione w § 2 zdjęć, należy uzyskiwać zezwolenie od Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

§ 4. Zdjęcia fotograficzne na lotnisku (w porcie) powinny być dokonane w taki sposób, by zawiadowca portu lub osoba przez niego upoważniona z pośród podległego personelu, względnie odpowiedzialnego personelu towarzystw komunikacji lotniczej, albo też innych instytucyj lotniczych, mających siedzibę na danem lotnisku, mogła sprawdzić, czy są zachowane warunki, przewidziane w § 2 lub w pisemnem zezwoleniu.

§ 5. W razie niestosowania się osób trzecich do postanowień niniejszego okólnika, Ministerstwo Komunikacji poleca pociągać winnych do odpowiedzialności za niewykonanie przepisów i opór władzy, za pośrednictwem miejscowego organu służby bezpieczeństwa publicznego.

w. z. Naczelnika Wydziału Lotnictwa Cywilnego

(—) *Inż. Szaniawski.*

BIULETYN AEROKLUBÓW AKADEMICKICH

Aerokluby Akademickie istnieją w Warszawie, Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Wilnie i Gdańsku. Zespolone są w Związku Polskich Aeroklubów Akademickich (Z. P. A. A.) z Zarządem Głównym na czele.

Nr. 23 (10)

ZARZĄD GŁÓWNY

Sekretarjat: Warszawa, Chmielna 27 m. 7.

Działalność szkolna A. A. we wrześniu 1929. W ciągu września rozpoczęło szkolenie 4 osób, odpadło 11 tak, że liczba szkolonych na tegorocznym kursie wynosiła w dn. 30. IX. 70 osób.

Stan wyszkolenia w tym dniu był następujący: Ukończyło szkolenie — 40, kończyło — 10, odbywało loty samodzielne, przed warunkami — 12, z instruktorem latało 8 osób.

We wrześniu samoloty Aeroklubów Akademickich wykonały 2340 lotów szkolnych w czasie 343 godz. 0,9 min. Żadnych nieszczęśliwych wypadków z ludźmi nie było.

Zwolnienie od opłat za korzystanie z lotnisk i hangarów. W związku z rozporządzeniem z dn. 23. VIII., nakładającem opłaty za użytkowanie lotnisk i hangarów przez samoloty prywatne, Zarząd Gł. zwrócił się do M. K. z prośbą o zwolnienie z tych opłat płatowców A. A. oraz ich członków.

Wydz. Lotn. Cyw. zawiadomił nas, iż poczynił kroki celem uzyskania w zainteresowanych Ministerstwach zgody na zwolnienie od opłat samolotów klubowych, natomiast nie może przychylić się do naszej prośby o zwolnienie od opłat samolotów członków klubów.

Ograniczenie subwencyj Min. Komunik. Wydział Lotn. Cyw. M. K. zawiadomił Zarząd Gł., że wykazy lotów szkolnych, treningowych i turystycznych, na podstawie których M. K. wypłaca klubom subwencje, winne obejmować jedynie loty odbywane przez szkolących się i trenujących członków: 1) bądź to zatwierdzonych przez Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. jako kandydatów do służby wojskowej w lotnictwie, 2) bądź też pilotów rezerwy.

Loty szkolne i treningowe osób nienależących do wymienionych dwóch kategoryj w wykazach powyższych bezwzględnie zamieszczane być nie mogą.

Wobec tego, że powyższe zarządzenie niezgodne jest z postanowieniami Pana Ministra z dn. 6.IV.29, Zarząd Gł. złożył Wydz. Lotn. Cyw. memorjał, prosząc o niestosowanie ograniczeń do subwencyj w roku bieżącym.

Rewizja celna samolotów kursujących wewnątrz kraju. Podajemy zarządzenie M. K. w tej sprawie:

„Wskutek raportu, nadesłanego przez jednego z zawiadowców portów lotniczych Ministerstwa Komunikacji, w sprawie zatargu w jednym z portów Ministerstwa Komunikacji o rewizję celną samolotu po odbyciu trasy powietrznej wewnątrz kraju, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że w myśl art. 53 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca 1928 r., o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31 poz. 294) statki powietrzne, kursujące wewnątrz kraju, mogą być poddane dozorowi celnemu i akcyzowemu.

W związku z powyższem Ministerstwo Komunikacji poleca, celem uniknięcia na przyszłość nieporozumień, pouczyć o powyższem w razie potrzeby wszystkich członków załogi statków powietrznych, korzystających z danego lotniska".

Świadectwa uzdolnienia. Zarząd Gł. rozesłał klubom blankiety podań, jakie należy składać do Wydz. Lotn. Cyw. celem otrzymania urzędowego świadectwa uzdolnienia w pilotażu.

Podania te reflektanci powinni składać za pośrednictwem klubów do Związku, który załatwiać będzie tę sprawę w Ministerstwie.

Nagroda Z. P. A. A. Ufundowany przez Z.P.A.A. puhar przechodni dla Aeroklubu Akademickiego, którego członkowie osiągną w dorocznych zawodach najlepsze wyniki (największą ilość punktów), otrzymał w r. b. Aeroklub Akademicki w Warszawie za udział w „Locie południowo-zachodniej Polski".

Dn. 31.X. 1929

(—) Prezydjum.

A. A. we LWOWIE

Sekretarjat: Gmach Politechniki

Przerwane z końcem sierpnia, wskutek wyjazdu instruktora na manewry, szkolenie wznowiono w dniu 22. IX. b. r.

W ciągu miesiąca września wykonano 431 lotów.

Ukończyli szkolenie kol. kol. Kotowski, Kowalski i Wiszniewski. Na miesiąc październik pozostaje:

na dwusterze	— 2	uczniów
na lotach samodz.	— 3	„
na lotach warunk.	— 5	„
Ukończyło szkolenie	— 5	„
Przerwało „	— 1	„

Aeroklub wystawiał na Targach Wschodnich awjonetkę klubową JD-2, która budziła duże zainteresowanie wśród publiczności.

Dn. 4.X.1929

za Zarząd:

D. Sikorzanka sekretarz

(—) *T. Załęski* v-prezes

Sprawy szkolne na dzień 30. X. 29 w szkole A.A.L. było:

ukończonych (po warunkach)	7
na warunkach	4
samodzielnych	3
zawieszony	1

Ogółem w r. b. szkoliło się 15 uczniów. Do wojska powołano z tego 4 naszych członków: 2 zupełnie ukończonych, 2 na warunkach.

Loty. W miesiącu wrześniu wykonano lotów szkolnych: samodzielnych 209, z instruktorem 15, w czasie 32 g. 52 m.

Awjonetka klubowa, pilotowana przez kol. Grzeszczyka (obserwator kol. Matz) brała udział w Locie połudn.-zach. Polski. W porozumieniu z Kom. Woj. L.O.P.P. w drodze powrotnej z Krakowa lądowała w Jedliczach w celach propagandowych. Prócz tego dn. 13.X b. r. wykonano przelot do Borysławia w tym samym celu.

Wyprawa szybowcowa. Dn. 20.X b. r. wyruszono na wyprawę na tereny w okolicy Liska z dwoma szybowcami, konstrukcji kol. Czerwińskiego Wacława, wykonanemi przez Związek Awiatyczny St. Pol. Lw. Pilotuje kol. Grzeszczyk. Z powodu niekorzystnych warunków atmosferycznych nie osiągnięto dotychczas poważniejszych wyników. Wykonano kilkanaście wzlotów, z których jeden trwał 5 min. (czas dłuższy od dotychczasowego rekordu polskiego, ustalonego przez kol. Grzeszczyka w roku 1928). Aeroklub R. P. wyznaczył na chronometrystę pana inż. Eugenjusza Rolanda.

Dn. 31.X.1929.

Sekretarz: (—) *Sikorzanka*

w/z Prezesa (—) *Ł. May.*

A. A. w WARSZAWIE

Sekretarjat: Chmielna 27 m. 7.

Walne zebranie. W niedzielę, 17 listopada o godzinie 10 rano odbędzie się Walne Zebranie Programowo-budżetowe A. A. W., na którem wybrany będzie nowy zarząd klubu.

Sprawy szkolne. Dnia 20 października dokonano uroczystego zamknięcia kursu pilotażu 1929. Obszerne sprawozdanie szkolne będzie zamieszczone w następnym biuletynie.

Rekord wysokości RWD. A. R. P. przesłał A. A. W. odpis pisma sekretarjatu F. A. I. o wpisaniu na oficjalną listę światowych rekordów lotniczych wyczynu pilotów por. Fr. Żwirko i Kocjana dokonanego w dn. 16.X. pod barwami naszego Aeroklubu na znanej awionetce RWD. Wyczyn ten zapisano, jako rekord wysokości 4004 m. w klasie C (samoloty silnikowe), II kategorji samolotów lekkich, t. j. dwumiejscowych o ciężarze własnym poniżej 300 kg.

Zarząd A. A. W. ofiarował z tej okazji por. Żwirko puhar pamiątkowy, konstruktorom zaś przyciski z emblematami lotniczemi i odpowiedniemi napisami.

Dn. 9.XI. 29 (—) *W. L. Sobol*
Sekretarz

BIULETYN
KOMITETU STOŁECZNEGO L. O. P. P.

Przebieg „VI Tygodnia Lotniczo-Gazowego" w Warszawie. Wzorem lat ubiegłych Kom. Stoł. zorganizował w Warszawie w dn. 6 — 13.X. „VI Tydzień Lotniczo-Gazowy".

Celem „Tygodnia" było jaknajszersze rozpropagowanie haseł Ligi, zwiększenie liczby stałych członków L.O.P.P. i wydatne zasilenie funduszów tej instytucji. Zbiórka pieniężna, która była dokonywana przy pomocy dobrowolnej sprzedaży mareczek i nalepek, prowadzona była pod hasłem budowy „Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej", która obecnie jest najpilniejszem zadaniem Komitetu Stołecznego L.O.P.P.

W sobotę dnia 5 października wieczorem odbył się pokaz napadu lotniczego na stolicę. Miasta broniły baterje artylerji przeciwlotniczej, wspomagane przez gniazda karabinów maszynowych. Cel oświetliły potężnie reflektory. Pokaz ten wywołał wśród ludności olbrzymie zainteresowanie.

W niedzielę, dn. 6.X. odbyło się o godz. 10-ej rano uroczyste nabożeństwo w Katedrze. O godz. 11-ej wyruszył olbrzymi pochód „monstre" z przed „Łobzowianki". W pochodzie, który przy dźwiękach orkiestr przeciągnął głównemi ulicami Warszawy, wzięły udział oddziały przysposobienia wojskowego w maskach gazowych, patrol przeciwiperytowy, młodzież szkolna, uczniowie modelarni lotniczych oraz grupy symboliczne, jak np. efektowny smok mający uosabniać gaz bojowy, maska gazowa olbrzymich rozmiarów etc.

Dn. 13 października, jako w ostatnim dniu „Tygodnia" odbyło się uroczyste poświęcenie kamienia węgielnego pod gmach „Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej" na Żoliborzu w obecności przedstewicieli p. Prezydenta Rzpltej, rządu, wojskowości, władz L.O.P.P., prasy i licznej grupy zaproszonych gości.

Dn. 20 października odbyły się na lotnisku Mokotowskiem wielkie „Zawody Lotnicze" połączone ze świętem 1 p. lotn. Kilkutysięczny tłum widzów podziwiał emocjonujące ewolucje płatowców wywiadowczych i myśliwskich, walki powietrzne skok ze spadochronem i t. p. Słynna awionetka „RWD2" dokonała honorowego lotu nad lotniskiem witana entuzjastycznie brawami tłumów. Odbyły się też loty pasażerskie.

CZY JUŻ CZYTAŁEŚ...

„Podstawy Lotnictwa" Misesa, wydane w tłumaczeniu polskiem przez Zarząd Gł. L.O.P.P.

„O lotnictwie i obronie przed gazami" bardzo pożyteczną broszurę ks. J. Makłowicza, nadającą się, jako materjał, do odczytów i pogadanek.

Nakładem księgarni F. Hoesicka wyszedł niedawno ciekawy podręcznik **„Propaganda, jej metody i znaczenie"** W. Balińskiego, będący pierwszą tego rodzaju publikacją w Polsce.

Jest to — jak się wyraża sam autor we wstępie książki — „zarys propagandy stosowanej dla tych, którzy nie mają doświadczenia, a przyczynić się pragną do popularyzacji wielkich idei u nas, do skutecznego uświadomienia naszego społeczeństwa o zjawiskach natury publicznej".

Toteż książkę tę powinien poznać każdy działacz na polu propagandy, a więc i każdy propagator lotnictwa. Tembardziej, że autor — dyrektor Zarządu Gł. L.O.P.P. — często powołuje się na przykłady z L.O.P.P. i daje działaczom Ligi wiele praktycznych wskazówek.

Książka napisana żywo i ciekawie. Czyta się bez trudu.

Linje Lotnicze „Lot"

ROZKŁAD LOTÓW

ważny od dnia 1 listopada 1929 r

Samoloty kursują codziennie z wyjątkiem niedziel.

Godzina	Kierunek	Godzina
	Warszawa—Lwów	
12.15 15.00	Warszawa Lwów	11.45 9.00
	Warszawa—Katowice	
12.45** 9.00 14.45 11.00	Warszawa Katowice	15.00 11.00** 13.00 9.00
	Warszawa—Poznań	
13.00 15.00	Warszawa Poznań	11.00 9.00
	Warszawa—Bydgoszcz—Gdańsk	
12.00 13.45 14.00 15.15	Warszawa Bydgoszcz Bydgoszcz Gdańsk	12.00 10.15 10 00 8.45
	Katowice—Brno—Wiedeń	
11.45** 13.45 14.15 15.15	Katowice Brno Brno Wiedeń	12.30** 10.30 10.00 9.00
	Kraków—Wiedeń	
11.45* 14.30	Katowice Wiedeń	12.30* 9.45
	Katowice—Kraków	
11.30 13.15 12.15 14.00	Katowice Kraków	11.00 12.30 10.15 11.45

Objaśnienie znaków:

* samoloty kursują tylko w poniedziałki, środy, piątki
** „ „ „ we wtorki, czwartki, soboty.

TABELA WYGRANYCH LOTERJI FANTOWEJ L. O. P. P.

na rzecz budowy szkoły pilotów w Radomiu w losowaniu publicznem, odbytem w Kielcach w dn. 15 i 16 października 1929 r. pod przewodnictwem Prezesa Komitetu Wojew. LOPP. p. płk. Olbrychta, przy współudziale p. Rejenta Janiszowskiego, Sekretarza Komitetu p. mjr. Stawarza i Członków Zarządu p. inż. Messinga i p. inż. Wolskiego.

Nr. Nr.	
000305	zegarek nikl. Record Nr. 10
007571	pług systemu Sucheniego Nr. 8
018943	zegarek nikl. Record Nr. 8
039751	przędza wełniana Nr. 145
2	kula sportowa
3	przycisk marmurowy
4	oszczep Nr. 1
5	popielnica marmurowa
6	wazon f. Reich Nr. 20
7	szklane przedm. f. Reich Nr. 95
8	przycisk marmurowy
9	naczynia kuch. f. Such. Odl. Nr. 36
60	popielnica marmurowa
1	kula sportowa
2	piłka gumowa f. Wolbrom
3	przycisk marmurowy
4	szkl przedm. f. Ząbkowickiej Nr.124
5	popielnica marmurowa
6	naczynia kuch. z f. Olkusz Nr. 50
7	1 serwis porcel. Nr. 2 f. Ćmielów
8	przycisk marmurowy
9	termos
70	popielnica marmurowa
1	przedm. szkl. f. Reich Nr. 96
2	przycisk marmurowy
3	popielnica marmurowa
4	szkło Ząbkowickie Nr. 125
5	1 komplet ping-pong
6	2 but. likieru f. „Etyl„
7	przycisk marmurowy
8	książka
9	popielnica marmurowa
80	termos
1	naczynia kuch. f. Olkusz Nr. 51
2	przycisk marmurowy
3	sprężyna gimnastyczna
4	popielnica marmurowa
5	flaszka polowa
6	piłka gumowa f. Wolbrom
7	naczynia kuch. f. Olkusz Nr. 52
8	przycisk marmurowy
9	szklane przedm. f. Reich Nr. 97
90	popielnica marmurowa
1	tuzin pasty
2	cukier 8 klgr.
3	termos
4	popielnica marmurowa
5	koszulka lekko-atletyczna
6	przycisk marmurowy
7	naczynia emalj. f. Olkusz Nr. 53
8	popielnica marmurowa
9	termos
039800	przycisk marmurowy
047396	rakieta tennisowa
048020	zegarek nikl. Record Nr. 4
057553	ampla
061201	popielnica marmurowa
2	piłka gumowa f. Wolbrom
3	serwis porcel. f. Ćmielów Nr. 1
4	przycisk marmurowy
5	szkła Ząbkowickie Nr. 122
6	popielnica marmurowa
7	wazon Nr. 18
8	przycisk marmurowy
9	naczynia kuch. emalj. f. Such. Odl. Nr. 35
10	popielnica marmurowa
1	przycisk marmurowy
2	kula sportowa
3	przycisk marmurowy
4	termos
5	przycisk marmurowy
6	naczynia kuch. f. Olkusz Nr. 47
7	1 książka
8	popielnica marmurowa
061219	przedm. szkl. f. Ząbkowickiej Nr.123

Nr. Nr.	
061220	2 but. likieru f. „Etyl"
1	przycisk marmurowy
2	książka
3	nacz. kuch. emalj. f. Olkusz Nr. 48
4	popielnica marmurowa
5	książka
6	termos
7	przycisk marmurowy
8	lampka elektr. „Duolite"
9	przedm. szklane f. Reich Nr. 92
30	popielnica marmurowa
1	flaszka polowa
2	piłka gumowa f. Wolbrom
3	naczynia kuch. f. Olkusz Nr. 49
4	przycisk marmurowy
5	przędza wełniana Nr. 144
6	szklane przedm. f. Reich Nr. 93
7	popielnica marmurowa
8	termos
9	przedm. szklane f. Reich Nr. 94
40	przycisk marmurowy
1	książka
2	cukier 8 kg.
3	popielnica marmurowa
4	1/2 tuzina mydeł
5	popielnica marmurowa
6	termos
7	przycisk marmurowy
8	wazon f. Reich Nr. 19
9	piłka gumowa f. Wolbrom
061250	popielnica marmurowa
062213	żelazko elektryczne
062409	rower marki Syrena f. Wahren
066151	wazon f. Reich Nr. 32
2	6 kieliszków Nr. 17
3	książka o Piłsudskim
4	popielnica marmurowa
5	naczynia kuch. f, Olkusz Nr. 74
6	piłka gumowa f. Wolbrom
7	przycisk marmurowy
8	cukier 8 klgr.
9	popielnica marmurowa
60	naczynia kuch. f. Such. Odl. Nr. 43
1	przycisk marmurowy
2	przedm. szkl. f. Reich Nr, 116
3	popielnica marmurowa
4	termos
5	porcel. Nr. 11 z fabr. Ćmielów
6	przycisk marmurowy
7	szkl. przedm. f. Ząbkowickiej Nr. 43
8	naczynia kuch. fabr. Olkusz Nr. 75
9	popielnica marmurowa
70	przędza wełniana Nr. 152
1	książka
2	przycisk marmurowy
3	naczynia szkl. f, Reich Nr. 117
4	książka
5	popielnica marmurowa
6	kula sportowa
7	2 butelki likieru f. „Etyl"
8	przycisk marmurowy
9	przedm. szkl. f. Ząbkowice Nr. 140
80	popielnica marmurowa
1	naczynia kuch. z f. Olkusz Nr. 76
2	termos
3	przycisk marmurowy
4	książka
5	popielnica marmurowa
6	termos
7	książka
8	popielnica marmurowa
9	koszulka lekko-atletyczna
90	przycisk marmurowy
1	sprężyna gimnastyczna
2	popielnica marmurowa
066193	piłka gumowa f. Wolbrom

Nr. N.	
066194	przycisk marmurowy
5	naczynia kuch. f. Olkusz Nr. 77
6	popielnica marmurowa
7	przedm. szkl. f. Reich Nr. 118
8	przycisk marmurowy
9	szkło Ząbkowickie Nr. 141
066200	przycisk marmurowy
072273	ręczna masz. do szycia f. „Singer"
095394	pług syst. Sucheniego Nr. 6
119339	pług syst. Sucheniego Nr. 10
126469	rakieta tennisowa
127333	jedna para łyżew
130499	aparat fotograficzny
139792	pług syst. Sucheniego Nr. 11
140712	dysk
143896	pług z f. Spółdz. Rolnicz. Opatowsko-Sandomierskiej
149584	dysk
172005	barometr Nr, 1
181288	dysk
192713	maszyna do pisania
194558	wiatrówka
195038	zegarek damski złoty Elpa Wath ozn. Nr. 29714. Nr. 18
195551	kieliszki Nr. 15
2	popielnica marmurowa
3	piłka gumowa f. Wolbrom
4	wazon f, Reich Nr. 27
5	przycisk marmurowy
6	nacz. kuch. emalj. Such. Odl. Nr. 40
7	popielnica marmurowa
8	przędza wełniana Nr. 149
9	przycisk marmurowy
60	kula sportowa
1	popielnica marmurowa
2	nacz. kuch. fabr, Olkusz Nr. 63
3	porcelana f. Ćmielów Nr. 7
4	przycisk marmurowy
5	przedm. szkl. f. Reich Nr. 107
6	popielnica marmurowa
7	termos
8	dwie but. likieru f. „Etyl"
9	przycisk marmurowy
70	książka lotnicza
1	popielnica marmurowa
2	nacz. kuch. fabr. Olkusz Nr. 64
3	przycisk marmurowy
4	termos
5	popielnica marmurowa
6	wazon f. Reich Nr. 28
7	przycisk marmurowy
8	termos
9	popielnica marmurowa
80	przedm. szkl. f. Reich Nr. 108
1	przycisk marmurowy
2	flaszka polowa
3	cukier 8 kg.
4	popielnica marmurowa
5	szkło Ząbkowickie Nr. 133
6	koszulka lekko-atletyczna
7	przycisk marmurowy
8	piłka gumowa f. Wolbrom
9	termos
90	popielnica marmurowa
1	nacz. kuch. fabr. Olkusz Nr. 65
2	szkło Ząbkowickie Nr. 134
3	przycisk marmurowy
4	1 komplet ping-pong
5	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 66
6	popielnica marmurowa
7	sprężyna gimnastyczna
8	szkło f. Reich Nr. 109
9	przycisk marmurowy
195600	piłka gumowa f. Wolbrom
200204	popielnica marmurowa
214439	zegarek z firmą Konecki Nr. 12

Nr.	Nr.
220484	głośnik radjowy
221870	rakieta tennisowa
224282	dysk
227651	zegarek Record Nr. 7
234014	urządzenie pokojowe (gabinet)
241998	dysk
249078	rower marki Syrena f. Wahren
249937	zegarek męski niklowy Elpa Wath Nr. 20
257626	zegarek z firmą J. Konecki Nr 16
262846	rower marki Syrena f. Wahren
263690	budzik okrągły z f. J. Konecki, Kielce Nr. 6
268054	aparat fotograficzny
274277	aparat fotograficzny
277662	dysk
291581	wiatrówka
294249	rakieta tennisowa
302351	wazon f. Reich Nr. 25
2	popielnica marmurowa
3	naczynia kuch. Such. Odl. Nr. 39
4	przycisk marmurowy
5	piłka gumowa f. Wolbrom
6	popielnica marmurowa
7	przędza wełniana Nr 148
8	przycisk marmurowy
9	nacz. kuch. fabr. Olkusz Nr. 60
60	popielnica marmurowa
1	szklane przedm. f. Reich Nr. 104
2	przycisk marmurowy
3	termos
4	popielnica marmurowa
5	dwie but. likieru f. „Etyl"
6	porcel. z fabr. Ćmielowa Nr. 5
7	kula sportowa
8	popielnica marmurowa
9	przedm. szkl. z Ząbkowic Nr. 130
70	przycisk marmurowy
1	książka
2	popielnica marmurowa
3	termos
4	przycisk marmurowy
5	sprężyna gimnastyczna
6	popielnica marmurowa
7	przedm. szkl. f. Reich Nr. 105
8	przycisk marmurowy
9	przedm. szkl. f. Ząbkowice Nr. 131
80	nacz. emalj. f. Olkusz Nr. 61
1	popielnica marmurowa
2	piłka gumowa f. Wolbrom
3	przycisk marmurowy
4	termos
5	popielnica marmurowa
6	8 klg. cukru
7	przedm. szkl. f. Reich Nr. 106
8	przycisk marmurowy
9	porcel. z fabr. Ćmielowa Nr. 6
90	popielnica marmurowa
1	wazon f. Reich Nr. 26
2	flaszka polowa
3	termos
4	przycisk marmurowy
5	spodenki lekko-atletyczne
6	szkła Ząbkowickie Nr. 132
7	książka
8	przycisk marmurowy
9	termos
400	naczyn. kuch. f. Olkusz Nr. 62
307149	sieczkarnia kon. f. Wolskiego Nr. 1
311701	przycisk marmurowy
2	wazon f. Reich Nr. 31
3	popielnica marmurowa
4	porcel. z fabr. Ćmielów Nr. 10
5	przycisk marmurowy
6	popielnica marmurowa
7	termos
8	przedm. szkl. f. Reich Nr. 113
9	przycisk marmurowy
10	piłka
1	popielnica marmurowa
2	oszczep
311713	kieliszki f. Reich Nr. 15
311714	kula sportowa
5	popielnica marmurowa
6	przędza wełniana Nr. 151
7	nacz. kuch. z Such. Odl. Nr. 42
8	popielnica marmurowa
9	książka
20	przycisk marmurowy
1	popielnica marmurowa
2	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 70
3	flaszka polowa
4	popielnica marmurowa
5	przedm. szkl. f. Reich Nr. 114
311726	przycisk marmurowy
311727	termos
8	popielnica marmurowa
9	piłka gumowa f. Wolbrom
30	cukru 8 klg.
1	przycisk marmurowy
2	dwie but. likieru f. „Etyl"
3	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 71
4	popielnica marmurowa
5	koszulka lekko-atletyczna
6	flaszka polowa
7	przycisk marmurowy
8	jeden komplet ping-pong
9	przedm. szkl. f. Ząbkowice Nr. 137
40	przycisk marmurowy
1	termos
2	przedm. szkl. f. Reich Nr. 115
3	popielnica marmurowa
4	spodenki lekko-atletyczne
5	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 72
6	przycisk marmurowy
7	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 73
8	książka
9	szkło z f. Ząbkowice Nr. 138
311750	przycisk marmurowy
312768	jedna para łyżew
323390	budzik okrągły z f. J. Konecki Kielce Nr. 5
336462	zegarek nikl. Record Nr. 2
336694	karabinek małokalibrowy
339143	rower marki Syrena f. Wahren
346169	budzik okrągły z f. J. Konecki Kielce Nr. 7
352634	pług z regul. syst. Sucheniego Nr. 9
356424	zegarek nikl. Record Nr. 1
379056	zegarek nikl. Record Nr. 9
383897	zegarek nikl. Record Nr. 6
384785	budzik z f. J. Konecki Kielce
408261	wiatrówka
412550	1 motocykl marki „Gillet" typ 350 cm. „Dookoła świata"
445551	oszczep
2	przycisk marmurowy
3	flaszka polowa
4	popielnica marmurowa
5	wazon f. Reich Nr. 21
6	kula sportowa
7	przycisk marmurowy
8	przedm. szkl. f. Reich Nr. 98
9	popielnica marmurowa
60	kieliszki Nr. 13
1	garnuszki dziecinne Nr. 3
2	przycisk marmurowy
3	przędza wełniana Nr. 46
4	popielnica marmurowa
5	cukier 8 klg.
6	przycisk marmurowy
7	nacz. kuch. f. Such. Odl. Nr. 37
8	szkło Ząbkowickie Nr. 126
9	popielnica marmurowa
70	naczynia kuch. f. Olkusz Nr. 54
1	piłka gumowa f. Wolbrom
2	przycisk marmurowy
3	termos
4	popielnica marmurowa
5	piłka gumowa f. Wolbrom
6	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 55
7	przycisk marmurowy
8	jeden komplet ping-pong
445579	przedm. szkl. f. Reich Nr. 99
445580	popielnica marmurowa
1	spodenki lekko-atletyczne
2	piłka gumowa f. Wolbrom
3	przycisk marmurowy
4	termos
5	dwie but. likieru f. „Etyl"
6	popielnica marmurowa
7	szkło Ząbkowickie Nr. 127
8	książka
9	przycisk marmurowy
90	przedmioty szkl. f. Reich Nr. 100
1	popielnica marmurowa
2	termos
3	wazon f. Reich Nr. 22
4	przycisk marmurowy
5	pięć paczek proszku mydlanego
6	popielnica marmurowa
7	książka
8	przycisk marmurowy
9	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 56
445600	popielnica marmurowa
448836	zegarek z f. Konecki Nr. 14
479539	rower marki Syrena f. Wahren
490634	urządzenie pokojowe (gabinet)
494456	rakieta tennisowa
494551	książka lotnicza
2	piłka gumowa f. Wolbrom
3	popielnica marmurowa
4	nacz. kuch. z Such. Odl. Nr. 44
5	przycisk marmurowy
6	nacz. emalj. z f. Olkusz Nr. 78
7	popielnica marmurowa
8	przedm. szkl. z Ząbkowic Nr. 142
9	książka o Piłsudskim
60	przycisk marmurowy
1	przedm. szkl. f. Reich Nr. 119
2	popielnica marmurowa
3	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 79
4	przycisk marmurowy
5	wazon f. Reich Nr. 33
6	popielnica marmurowa
7	przędza wełniana Nr 153
8	porcel. z fabr. Ćmielów Nr. 12
9	przycisk marmurowy
70	cukier 8 klg.
1	popielnica marmurowa
2	piłka gumowa f. Wolbrom
3	przycisk marmurowy
4	szkło z f. Reich Nr. 120
5	popielnica marmurowa
6	dwie but. likieru f. „Etyl"
7	wazon f. Reich Nr. 34
8	jedna książka
9	przycisk marmurowy
80	termos
1	popielnica marmurowa
2	koszulka lekko-atletyczna
3	szkło z f. Reich Nr. 121
4	przycisk marmurowy
5	termos
6	popielnica marmurowa
7	sprężyna gimnastyczna
8	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 80
9	przycisk marmurowy
90	termos
1	przycisk marmurowy
2	przedm. szkl. z Ząbkowic Nr. 143
3	popielnica marmurowa
4	termos
5	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 81
6	przycisk marmurowy
7	flaszka polowa
8	przedm. szkl. f. Reich Nr. 122
9	popielnica marmurowa
494600	książka
495003	jedna para łyżew
516053	lornetka teatralna
517861	karabinek małokalibrowy
522010	dysk
527627	budzik okrągły f. J. Konecki Kielce Nr. 2
529206	komplet do umywalni

Nr. Nr.	
529643	popielnica marmurowa
532235	popielnica marmurowa
544376	**samochód f. „Polski Peugeot" karetka 5 HP. 2 drzwiowa 4-o miejscowa**
548695	zegarek nikl. Record Nr. 5
568201	naczynia emaljowane
589067	popielnica marmurowa
594565	wiatrówka
607113	zegarek damski złoty Elpa Wath na kopercie Nr. 29714 Nr. porz. 17
613689	karabinek małokalibrowy
620570	zegarek męski nikl. Nr. 19 Elpa Wath
633472	wiatrówka
662250	jeden motocykl marki „Gillet" typ 350 cm. „Dookoła świata"
681329	zegarek z f. Konecki Nr. 11
686951	nacz. kuch. z Such. Odl. Nr. 41
2	termos
3	popielnica marmurowa
4	wazon fir. Reich Nr. 29
5	przycisk marmurowy
6	oszczep
7	popielnica marmurowa
8	piłka gumowa f. Wolbrom
9	przycisk marmurowy
60	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 67
1	popielnica marmarowa
2	przedm. szkl. f. Reich Nr. 110
3	termos
4	przycisk marmurowy
5	przędza wełniana Nr. 150
6	popielnica marmurowa
7	termos
8	przedm. szkl. f. Reich Nr. 111
9	przycisk marmurowy
70	wazon f Reich Nr. 30
1	przedm. szkl. z Ząbkowic Nr. 135
2	przycisk marmurowy
3	dwie but. likieru f. „Etyl"
4	flaszka polowa
5	popielnica marmurowa
6	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 68
7	jedna menażka
8	przycisk marmurowy
9	książka
80	popielniczka marmurowa
1	termos
2	porcelanowe garnuszki Nr. 8
3	szkło Ząbkowickie Nr. 136
4	popielnica marmurowa
5	koszulka lekko-atletyczna
6	przycisk marmurwy
7	piłka gumowa f. Wolbrom
8	popielnica marmurowa
9	cukier 8 klg.
90	przycisk marmurowy
686991	termos

Nr. Nr.	
686992	popielnica marmurowa
3	przedm. szkl. f. Reich Nr. 112
4	przycisk marmurowy
5	nach. kuch. f. Olkusz Nr. 69
6	popielnica marmurowa
7	sprężyna gimnastyczna
8	porcel. z f. w Ćmielowie Nr. 9
9	przycisk marmurowy
687000	książka
700597	rakieta tennisowa
701330	pług z regul. Nr. 0 syst. Sucheniego Nr. 12
710729	rakieta tennisowa
711013	zegarek męski nikl. Elpa Wath Nr. 21
717299	jedna para łyżew
743511	popielnica marmurowa
749735	**samochód f. „Polski Peugeot" karetka 5 HP. 2 drzwiowa 4-o miejscowa**
758829	dysk
759841	popielnica marmurowa
763669	jedna para łyżew
774514	pług syst. Sucheniego Nr. 7
779377	rakieta tennisowa
783001	wazon f. Reich Nr. 23
2	nacz. kuch. emalj. f. Such. Odl. Nr. 38
3	popielnica marmurowa
4	serwis porc. f. Ćmielów Nr. 4
5	przycisk marmurowy
6	cukier 8 klgr.
7	przedm. szkl. f Reich Nr. 101
8	piłka gumowa f. Wolbrom
9	popielnica marmurowa
10	szkła Ząbkowickie Nr. 128
783011	kula sportowa
2	przycisk marmurowy
3	termos
4	menażka
5	popielnica marmurowa
6	jeden komplet ping-pong
7	przedm. szkl. f Reich Nr. 102
8	przycisk marmurowy
9	przędza wełniana
20	popielnica marmurowa
1	flaszka polowa
2	nacz. kuch. emalj. f. Olkusz Nr. 57
3	przycisk marmurowy
4	termos
5	popielnica marmurowa
6	piłka gumowa f. Wolbrom
7	przycisk marmurowy
8	dwie but. likieru f. „Etyl"
9	popielnica marmurowa
30	książka
1	przycisk marmurowy
2	termos
783033	popielnica marmurowa

Nr. Nr.	
783034	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 58
5	kieliszki kryształowe
6	przycisk marmurowy
7	wazon f. Reich Nr. 24
8	popielnica marmurowa
9	termos
40	przycisk marmurowy
1	piłka gumowa f. Wolbrom
2	popielnica marmurowa
3	szkło Ząbkowickie Nr. 129
4	termos
5	przycisk marmurowy
6	5 kg. mydła
7	popielnica marmurowa
8	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 59
783049	szkło f. Reich Nr. 103
783050	przycisk marmurowy
784826	popielnica marmurowa
788588	dysk
790831	aparat radjowy 2 lampkowy
794671	zegarek nikl. Record Nr. 3
804434	zegarek męski nikl. Elpa Wath Nr. 22
805072	dysk
805619	jedna para łyżew
814090	pług z kółkiem i krojem Nr. 0 syst. Sucheniego Nr. 4
818571	karabinek małokalibrowy
824232	rakieta tennisowa
855258	jedna para łyżew
856402	popielnica marmurowa
860789	jedna para łyżew
870292	barometr Nr. 2
871577	popielnica marmurowa
877830	aparat radjowy 2 lampkowy
880442	**główna wygrana wartości zł. 150.000**
891748	lornetka teatralna
914781	brona sprężynowa 5-cio zębowa fabr. Sucheniego Nr. 2
923200	jedna para łyżew
925497	budzik okrągły z f. J. Konecki Kielce Nr. 3
928015	karabinek małokalibrowy
944239	zegarek z f. Konecki, Nr. 16
945172	jedna para łyżew
947277	rakieta tennisowa
952335	budzik okrągły z fir. J. Konecki Nr. 4
976186	3 salaterki szklane f. Reich
985176	popielnica marmurowa
991202	zegarek z f. J. Konecki Nr. 13
997971	pług syst. Sucheniego Nr. 5

UWAGA! Ostateczny termin odbioru wygranych fantów 15-go lutego 1930 roku.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Kielcach.

ŚLIZGOWCE

systemu **Państwowych Zakładów Lotniczych**



do **sportu, turystyki i komunikacji**

SZYBKIE ◈◈ ZWROTNE ◈◈ EKONOMICZNE ◈◈ BEZPIECZNE

Informacje: **Państwowe Zakłady Lotnicze**

WARSZAWA, MOKOTÓW — LOTNISKO TEL. 528-24.

Typ Sportowy — otwarte, na 2—6 osób. Szybkość 60—100 klm/godz. Zanurzenie w ruchu 10—12 cm.

Typ Turystyczny — z karoserją „conduite interieure“ lub dachem amerykańskim na 4—12 osób. Szybkość 65—90 klm/godz. Zanurzenie w ruchu 12—18 cm.

Typ „Kanada” — łódź ślizgowa sportowa i spacerowa ze śrubą wodną na 2—4 osób. Szybkość 45—70 klm/godz.

Motory: — 100—180 KM dla typówsportowego i turystycznego, 15—30 KM dla typu „Kanada“.

Fachowa pomoc i opieka Wytwórni

Dogodne warunki kredytowe.

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa“. Warszawa, Moniuszki 11.